

EDISI PASCA PEMBAHASAN
8 MARET 2019



Rencana Strategis

DINAS PERHUBUNGAN ACEH

TAHUN 2017 - 2022



 dishub_aceh |  Dinas Perhubungan Aceh |  aceh_dishub |  dishub.acehprov.go.id |  dishub@acehprov.go.id

Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52 Kuta Alam, Telp. (0651) 22110, Fax. (0651) 22106 – Banda Aceh

KATA PENGANTAR

Perkembangan dan dinamika pembangunan global, nasional dan daerah yang terus berkembang mengharuskan pengembangan transportasi Aceh berperan dalam mendorong keberhasilan pembangunan di seluruh wilayah secara merata. Kebijakan pembangunan transportasi belum mampu mendorong berkembangnya sektor industri dan meningkatkan daya saing daerah, upaya efisiensi dan efektivitas jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi perlu sinkronisasi dengan kepentingan berbagai sektor.

Transportasi merupakan kebutuhan masyarakat yang terus berubah cepat, pembangunan sektor ekonomi, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan bahkan sosial budaya sangat dipengaruhi oleh kebijakan pembangunan untuk meningkatkan pelayanan transportasi. Pemerintah harus terus berinovasi dan berbenah diri untuk menjaga keseimbangan dalam mengurus pergerakan orang dan barang, prioritas pada integrasi dari berbagai moda transportasi serta menjangkau wilayah kabupaten/kota yang ada diseluruh Aceh dengan prinsip keadilan.

Pengembangan infrastruktur transportasi dengan sasaran terciptanya pemerataan pembangunan pada masing-masing zona pengembangan kawasan strategis Aceh yaitu *Aceh Trade Development Center (ATDC)* yang terdiri dari zona pusat, zona utara-timur, zona barat dan zona selatan-tenggara. Perbedaan tingkat aksesibilitas kawasan di masing-masing kabupaten/kota di Aceh telah menyebabkan ketertinggalan sosial perekonomian dan kesenjangan antar wilayah. Isu strategis RPJMA 2017-2022 untuk ***pengembangan infrastruktur dasar dan konektivitas antar wilayah*** (Aceh Seumeugot) diharapkan dapat menurunkan kesenjangan wilayah dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi Aceh.

Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Aceh disusun berdasarkan acuan isu-isu strategis RPJMA 2017-2022 dengan mengedepankan kebutuhan pelayanan transportasi masyarakat melalui penyediaan prasarana dan sarana transportasi untuk mendukung berbagai aktivitas, program prioritas dalam sektor transportasi untuk

selanjutnya dapat dijadikan pedoman dalam penyusunan program pembangunan secara detail dalam masa RPJMA 2017-2022.

Kami menyadari bahwa dalam penyusunan Rencana Strategis untuk jangka menengah ini masih terdapat kelemahan dan kekurangan yang nantinya dapat diperbaiki dan dilakukan penyesuaian pada saat penyusunan kegiatan tahunan sehingga perkembangan lingkungan strategis serta perubahan kondisi lapangan dapat mengakomodir kebutuhan mendesak yang perlu ditindaklanjuti.

Demikian disampaikan semoga Rencana Strategis bermanfaat untuk pengembangan transportasi Aceh yang mandiri dan melayani secara adil.

Banda Aceh, 31 Desember 2018

 **KEPALA DINAS PERHUBUNGAN ACEH** 



JUNAIDI, ST. MT

PEMBINA UTAMA MUDA

NIP. 19631231 199703 1 014

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	.....	i
KATA PENGANTAR	.....	iii
BAB I PENDAHULUAN		
1.1 Latar Belakang	.....	I 1
1.2 Landasan Hukum	.....	I 2
1.3 Maksud dan Tujuan	.....	I 4
1.4 Sistematika Penulisan	.....	I 6
BAB II GAMBARAN PELAYANAN PERANGKAT DAERAH		
2.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi	.....	II 1
2.2 Sumber Daya	.....	II 8
2.3 Kinerja Pelayanan	.....	II 11
2.4 Tantangan dan Peluang Pengembangan Pelayanan	.....	II 23
BAB III PERMASALAHAN DAN ISU-ISU STRATEGIS PERANGKAT DAERAH		
3.1 Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Pelayanan	.....	III 1
3.2 Telaahan Visi, Misi, dan Program Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Terpilih	.....	III 5
3.3 Telaahan Renstra K/L dan Renstra	.....	III 7
3.4 Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis	.....	III 9
3.5 Penentuan Isu-Isu Strategis	.....	III 28
BAB IV TUJUAN DAN SASARAN		
4.1 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Perangkat Daerah	.....	IV 1
BAB V STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN	.....	V 1

BAB VI	RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN	VI 1
	6.1 Rencana Program dan Kegiatan.....	VI 1
	6.2 Pendanaan.....	VI 4
BAB VII	KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN	VII 1
BAB VIII	PENUTUP	VIII 1

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Strategi pembangunan transportasi mengenal semboyan *supply follow demand* dan *demand follow supply*. Strategi *supply follow demand* atau penawaran mengikuti permintaan merupakan tersedianya fasilitas transportasi untuk menunjang kegiatan-kegiatan pada sektor lain. Perencanaan transportasi demikian berbasis pada kebutuhan pelayanan jasa transportasi pada sektor-sektor lain yang sudah tersedia lebih dahulu. Sebaliknya, *demand follow supply* atau permintaan mengikuti penawaran adalah penyediaan fasilitas transportasi dilakukan lebih dahulu dengan tujuan berkembangnya kegiatan produksi sumber daya ekonomi yang dimiliki oleh wilayah tersebut dengan menggunakan jasa transportasi yang disediakan.

Perencanaan transportasi *Supply follow demand* berbasis pada terciptanya keseimbangan antara permintaan dan penawaran. Kelemahan dari strategi ini adalah perencanaan proyeksi kebutuhan infrastruktur (*supply*) tidak pernah mencapai keseimbangan dengan permintaan (*demand*), strategi ini juga tidak mampu menjawab tujuan pengembangan ekonomi wilayah serta dampak yang ditimbulkan dalam bidang sosial, Lingkungan dan kesenjangan spasial. Perencanaan transportasi masa depan harus didesain secara tepat dan berkelanjutan (*sustainable*), dengan mengedepankan strategi *demand follow supply*, transportasi diarahkan untuk mendorong berkembangnya wilayah dengan berbasis pengembangan tata ruang wilayah.

Pengembangan wilayah memiliki tiga unsur fundamental yaitu adanya pusat-pusat kegiatan, wilayah pengaruh atau wilayah pelayanan serta jaringan transportasi yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dengan wilayah pengaruhnya. Jaringan transportasi tersebut meliputi jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Sebagai salah satu unsur utama pengembangan wilayah,

maka jaringan prasarana dan jaringan pelayanan harus menjangkau seluruh wilayah secara merata sehingga dapat menimbulkan interaksi social dan peningkatan ekonomi wilayah dengan ketersediaan aksesibilitas transportasi yang lancar.

Perencanaan sebuah pembangunan melingkupi berbagai tahapan pelaksanaan, yaitu berawal dari *penyusunan rencana, penetapan rencana, pengendalian pelaksanaan rencana dan evaluasi pelaksanaan rencana*. Tahapan penyusunan dan penetapan rencana pembangunan yang dilaksanakan baik di Tingkat Nasional maupun Tingkat Daerah (Provinsi dan Kabupaten/Kota) meliputi Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) untuk perencanaan pembangunan selama 20 tahun, Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) untuk perencanaan pembangunan selama 5 tahun dan Rencana Pembangunan Tahunan. Di Tingkat Nasional RPJP, RPJM dan Rencana Pembangunan Tahunan disiapkan oleh Menteri dan disahkan dengan Undang-undang. Sedangkan ditingkat Provinsi dan Kabupaten/kota disahkan melalui Peraturan Daerah.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Pembangunan Daerah mendefinisikan Perencanaan Pembangunan Daerah adalah suatu proses penyusunan tahapan-tahapan kegiatan yang melibatkan berbagai unsur pemangku kepentingan didalamnya, guna pemanfaatan dan pengalokasian sumber daya yang ada dalam rangka meningkatkan kesejahteraan sosial dalam suatu lingkungan wilayah/daerah dalam jangka waktu tertentu. Lebih lanjut, Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 86 Tahun 2017 Tata Cara Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Pembangunan Daerah, Tata Cara Evaluasi Rancangan Peraturan Daerah Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, serta Tata Cara Perubahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, dan Rencana Kerja Pemerintah.

Rencana Strategis Dinas Perhubungan Aceh, selanjutnya disebut Renstra Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017-2022 merupakan Renstra SKPD, dalam

Pemerintah Aceh disebut Renstra SKPA. Renstra yang merupakan dokumen perencanaan SKPA periode 5 (lima) tahunan antara lain disusun dengan berpedoman kepada Rancangan Qanun Rencana Pembangunan Jangka Menengah Aceh (RPJMA) 2017-2022 dan sinkron dengan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019. Tahapan pembangunan yang telah dirumuskan dalam RPJMA dimaksud, dijabarkan secara lebih terinci dalam pengembangan sektor Perhubungan. Di dalam Renstra Dishub Aceh secara terstruktur memuat Gambaran Pelayanan Dinas Perhubungan Aceh, Permasalahan dan Isu-Isu Strategis, Tujuan dan Sasaran, Strategi dan Kebijakan, Rencana Program dan Kegiatan Serta Pendanaan dan Kinerja Penyelenggaraan pembangunan dibidang Perhubungan Aceh yang memiliki sasaran strategis dan ukuran pencapaian yang terukur. Selanjutnya dokumen Renstra ini menjadi acuan bagi Dinas Perhubungan dalam menyusun Rencana Kerja (Renja) serta Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) setiap tahunnya sampai dengan tahun 2022.

1.2 Landasan Hukum

Landasan Hukum dalam Penyusunan Renstra Dinas Perhubungan aceh Aceh Tahun 2017-2022 adalah:

1. Undang-Undang Nomor 44 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Keistimewaan Provinsi Daerah Istimewa Aceh;
2. Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2000 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Sabang;
3. Undang-undang Nomor 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara;
4. Undang-Undang Nomor 1 tahun 2004 tentang Perbendaharaan Anggaran;
5. Undang-Undang Nomor 25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
6. Undang-Undang Nomor 11 tahun 2006 tentang Pemerintahan Aceh;
7. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025;

8. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian;
9. Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana;
10. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
11. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran;
12. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan;
13. Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;
14. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, 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. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Pemerintahan Daerah;
15. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor VII/MPR/2001 tentang Visi Indonesia Masa Depan
16. Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2005 tentang Pedoman Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah;
17. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2007 tentang Laporan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah Kepada Pemerintah, Laporan Keterangan Pertanggung jawaban Kepala Daerah Kepada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah, dan Informasi Laporan Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah Kepada Masyarakat;
18. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah;
19. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
20. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;

21. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2010 tentang Tata Cara Pelaksanaan Tugas dan Wewenang serta Kedudukan Keuangan Gubernur sebagai Wakil Pemerintah di Wilayah Provinsi;
22. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan beserta perubahannya;
23. Peraturan Pemerintah Nomor 83 Tahun 2010 tentang Pelimpahan Kewenangan Pemerintah kepada Dewan Kawasan Sabang;
24. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda;
25. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 Tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara;
26. Peraturan Presiden Nomor 11 Tahun 2010 tentang Kerjasama Pemerintah Aceh dengan Lembaga atau Badan di Luar Negeri;
27. Peraturan Presiden nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional;
28. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian, dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah;
29. Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional;
30. Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 74 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139;
31. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 86 Tahun 2017 Tata Cara Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Pembangunan Daerah, Tata Cara Evaluasi Rancangan Peraturan Daerah Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, serta Tata Cara Perubahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, dan Rencana Kerja Pemerintah Daerah;

32. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 873 Tahun 2017 Tentang Reviu Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019;
33. Qanun Aceh Nomor 5 tahun 2007 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas, Lembaga Teknis Daerah, dan Lembaga Daerah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam;
34. Qanun Aceh Nomor 1 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Keuangan Aceh;
35. Qanun Aceh Nomor 2 Tahun 2008 tentang Pengalokasian Tambahan Dana Bagi Hasil Minyak dan Gas Bumi dan Penggunaan Dana Otonomi Khusus;
36. Qanun Aceh Nomor 13 tahun 2016 tentang pembentukan dan susunan perangkat Aceh;
37. Peraturan Gubernur Aceh Nomor 102 tahun 2014 tentang Tataran Transportasi Wilayah Aceh Tahun 2015-2030;
38. Peraturan Gubernur Aceh Nomor 58 tahun 2014 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Aceh;
39. Peraturan Gubernur Aceh Nomor 118 tahun 2016 tentang Kedudukan, susnan organisasi tugas, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan Aceh;
40. Peraturan Gubernur nomor 16 Tahun 2018 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Aceh 2017-2022;
41. Peraturan Gubernur nomor 48 Tahun 2018 tentang Kedudukan, Susunan Oragnisasi, Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah Penyelenggaraan Terminal Type B pada Dinas Perhubungan Aceh;
42. Peraturan Gubernur nomor 49 Tahun 2018 tentang Kedudukan, Susunan Oragnisasi, Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Daerah Angkutan Massal Trans Kutaradja pada Dinas Perhubungan Aceh.

1.3 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penyusunan Renstra Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017-2022 adalah sebagai acuan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Dinas

Perhubungan Aceh untuk masa 5 (lima) Tahun mendatang di bidang pembangunan dan penyelenggaraan pelayanan perhubungan dalam rangka meningkatkan aksesibilitas & mobilitas orang dan barang, agar terciptanya pelayanan kepada publik secara prima, transparan dan akuntabel.

Adapun yang menjadi tujuan dari penyusunan Renstra ini adalah untuk meningkatkan pelayanan perhubungan yang lebih baik kepada masyarakat, secara berkelanjutan dengan didukung oleh keterpaduan pilar-pilar utama sektor perhubungan darat, laut, udara. Pelaksanaan pelayanan masyarakat dijalankan dengan berpedoman pada prinsip-prinsip manajemen modern berbasis Informasi dan teknologi (IT) dengan sistem pengelolaan secara efektif, efisien dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat dengan fokus pada pembangunan infrastruktur perhubungan yang terintegrasi sesuai arahan Rencana Tata Ruang Wilayah Aceh (RTRWA).

Arah pengembangan pembangunan di Bidang Perhubungan disusun mengacu pada 10 (sepuluh) Prioritas Pembangunan Aceh yaitu :

- 1) Reformasi birokrasi menuju pemerintah yang adil, bersih dan melayani;
- 2) Memperkuat pelaksanaan Syariat Islam beserta nilai-nilai keislaman dan budaya keacehan dalam kehidupan masyarakat dengan iktikad Ahlussunnah Waljama'ah yang bersumber hukum Mazhab Syafi'iyah dengan tetap menghormati mazhab yang lain;
- 3) Menjaga integritas nasionalisme dan keberlanjutan perdamaian berdasarkan MoU Helsinki;
- 4) Membangun masyarakat yang berkualitas dan berdaya saing di tingkat nasional dan regional;
- 5) Mewujudkan akses dan pelayanan kesehatan dan kesejahteraan sosial yang berkualitas dan terintegrasi;
- 6) Mewujudkan kedaulatan dan ketahanan pangan;
- 7) Menyediakan sumber energi listrik yang bersih dan terbarukan;
- 8) Membangun dan mengembangkan sentra-sentra produksi, industri dan industri kreatif yang kompetitif;

- 9) Revitalisasi fungsi perencanaan daerah dengan prinsip *Evidence Based Planning* yang efektif, efisien dan berkelanjutan;
- 10) Pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur terintegrasi dan lingkungan yang berkelanjutan.

Adapun maksud dan tujuan penyusunan Renstra Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017 – 2022 adalah mengejar prioritas RPJM Aceh di sektor perhubungan.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika Penulisan Renstra Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017-2022 adalah:

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mengemukakan pengertian ringkas tentang Renstra Perangkat Daerah, fungsi renstra Perangkat daerah dalam penyelenggaraan pembangunan daerah, proses penyusunan Renstra Perangkat Daerah, keterkaitan Renstra Perangkat Daerah dengan RPJMD, Renstra K/L dan Renstra provinsi/kabupaten/kota dan Renja Perangkat Daerah

1.2 Landasan Hukum

Memuat penjelasan tentang undang-undang, peraturan daerah, peraturan pemerintah dan ketentuan peraturan lainnya yang mengatur tentang struktur organisasi, tugas dan fungsi, kewenangan perangkat daerah serta pedoman yang dijadikan acuan dalam penyusunan perencanaan dan penganggaran Perangkat Daerah.

1.3 Maksud dan Tujuan

Memuat penjelasan tentang maksud dan tujuan dari penyusunan Renstra.

1.4 Sistematika Penulisan

Menguraikan pokok bahasan dalam penulisan Renstra Perangkat Daerah, serta susunan garis besar isi dokumen.

BAB II GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN ACEH

2.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

Menjelaskan urusan terkait dasar hukum pembentukan perangkat daerah, struktur organisasi serta uraian tugas dan fungsi Dinas Perhubungan

2.2 Sumber Daya

Menjelaskan kondisi Sumber Daya Manusia yang dimiliki terkait pemangku jabatan, asset dan modal yang dimiliki Dinas Perhubungan dalam mendukung tugas dan fungsi serta unit usaha yang beroperasi guna mendukung kinerja Dinas Perhubungan.

2.3 Kinerja Pelayanan

Menjelaskan capaian kinerja Dinas Perhubungan berdasarkan sasaran/target Renstra periode sebelumnya (capaian SPM untuk urusan wajib, capaian kinerja pelayanan perangkat daerah, capaian indikator lainnya yaitu, MDG's dan indikator lain yang telah diratifikasi oleh Pemerintah)

2.4 Tantangan dan Peluang Pengembangan Pelayanan

Menjelaskan analisis terhadap Renstra K/L dan Resntra Perangkat Daerah, adanya telaah terhadap RTRW dan analisis KLHS dan uraian tentang pelayanan, perkiraan besaran kebutuhan pelayanan dan arahan lokasi pengembangan pelayanan yang dibutuhkan.

BAB III PERMASALAHAN DAN ISU-ISU STRATEGIS

3.1 Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Pelayanan

Mengemukakan permasalahan-permasalahan pelayanan Perangkat Daerah beserta factor-faktor yang mempengaruhinya.

3.2 Telaahan Visi, Misi, dan Program Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Terpilih

Mengemukakan apa saja tugas dan fungsi Perangkat Daerah yang terkait dengan visi, misi serta program kepala daerah dan wakil kepala daerah terpilih. Identifikasi permasalahan pelayanan yang dapat mempengaruhi pencapaian visi misi kepala daerah.

3.3 Telaahan Renstra K/L dan Renstra

Mengemukakan apa saja faktor penghambat ataupun faktor-faktor pendorong dari pelayanan Perangkat Daerah yang mempengaruhi permasalahan pelayanan Perangkat Daerah ditinjau dari sasaran jangka menengah Renstra K/L ataupun Renstra Daerah provinsi.

3.4 Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis

Mengemukakan apa saja faktor penghambat dan pendorong dari pelayanan Perangkat Daerah yang mempengaruhi permasalahan pelayanan Perangkat Daerah ditinjau dari implikasi RTRW dan KLHS

3.5 Penentuan Isu-Isu Strategis

Meriview kembali faktor-faktor dari pelayanan Perangkat Daerah yang mempengaruhi permasalahan pelayanan Perangkat Daerah.

BAB IV TUJUAN DAN SASARAN

4.1 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah

Mengemukakan rumusan pernyataan tujuan dan sasaran jangka menengah Perangkat Daerah.

BAB V STRATEGI DAN KEBIJAKAN

Mengemukakan rumusan pernyataan strategi dan arah kebijakan Perangkat Daerah lima tahun mendatang.

BAB VI RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN

Mengemukakan rencana program dan kegiatan, indikator kinerja, kelompok sasaran dan pendanaan indikatif.

BAB VII KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

Mengemukakan indikator kinerja Perangkat Daerah yang secara langsung menunjukkan kinerja yang akan dicapai Perangkat Daerah dalam lima tahun mendatang sebagai komitmen untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran RPJMA.

BAB VIII PENUTUP

BAB II

GAMBARAN PELAYANAN PERANGKAT DAERAH

Tataran Transportasi Wilayah adalah panduan dan pedoman dalam penyelenggaraan transportasi di wilayah Aceh, yang juga merupakan regulasi turunan di tingkat wilayah provinsi dari Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS), dan menjadi acuan bagi Pemerintah Kabupaten/Kota dalam menyusun Tataran Transportasi Lokal. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, sistem transportasi nasional perlu terus ditata dan disempurnakan dengan dukungan sumber daya manusia yang berkualitas, sehingga terwujud keterpaduan antar dan intra moda transportasi, dalam rangka memenuhi kebutuhan pembangunan, tuntutan masyarakat serta perdagangan nasional dan internasional dengan memperhatikan kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

Standarisasi pelayanan transportasi akan dapat ditempuh dengan adanya perangkat regulasi yang ada di tingkat daerah. Kegiatan operasional pelayanan transportasi pada setiap moda memiliki karakteristik masing-masing dan umumnya bersifat kompleks. Pelayanan ini menyangkut prasarana dan sarana yang tersedia, baik itu dikelola oleh Pemerintah, Badan Usaha Milik Nasional atau pun Swasta. Pelayanan terkait prasarana terdiri dari pelayanan bandar udara, pelabuhan, stasiun, dan terminal angkutan jalan memiliki komponen yang sangat beragam, baik untuk penanganan barang dan penumpang. Untuk sarana transportasi juga memiliki sarana pelayanan yang berbeda yaitu pesawat udara, kapal laut, dan juga bus atau mini bus. Untuk itu diperlukan suatu perangkat hukum di daerah untuk mengoptimalkan standarisasi pelayanan sarana dan

prasarana transportasi dengan tugas, fungsi dan struktur organisasi serta sumber daya untuk mengukur kinerja pelayanan.

2.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis, disamping berperan dalam mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan. Pembangunan transportasi pada hakekatnya untuk mendukung tercapainya pembangunan nasional menuju terwujudnya kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat sebagaimana diamanahkan dalam Undang Undang Dasar 1945.

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Aceh dibentuk berdasarkan Qanun Nomor 13 Tahun 2016. Ditindak lanjuti dengan Peraturan Gubernur Aceh Nomor 118 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Aceh.

Tugas Pokok Dinas Perhubungan yaitu untuk melaksanakan tugas umum pemerintah dan pembangunan di Bidang Perhubungan, yang memiliki fungsi sebagai berikut :

- a. Penyelenggara sebagian urusan Pemerintah Aceh di Bidang Perhubungan;
- b. Pelaksanaan dan pengkoordinasian perhubungan transportasi orang dan barang antar kabupaten/kota di dalam wilayah Aceh;
- c. Pelaksanaan penetapan kebijakan teknis, perencanaan, penyelenggaraan dan pengawasan sistem transportasi wilayah Aceh;
- d. Pelaksanaan pengendalian terhadap sektor pembangunan lain melalui pelayanan jasa perhubungan yang handal, berdaya saing, berkelanjutan dan memberi nilai tambah (ekonomi); dan
- e. Pelaksanaan koordinasi dengan instansi dan/atau lembaga terkait lainnya di bidang perhubungan.

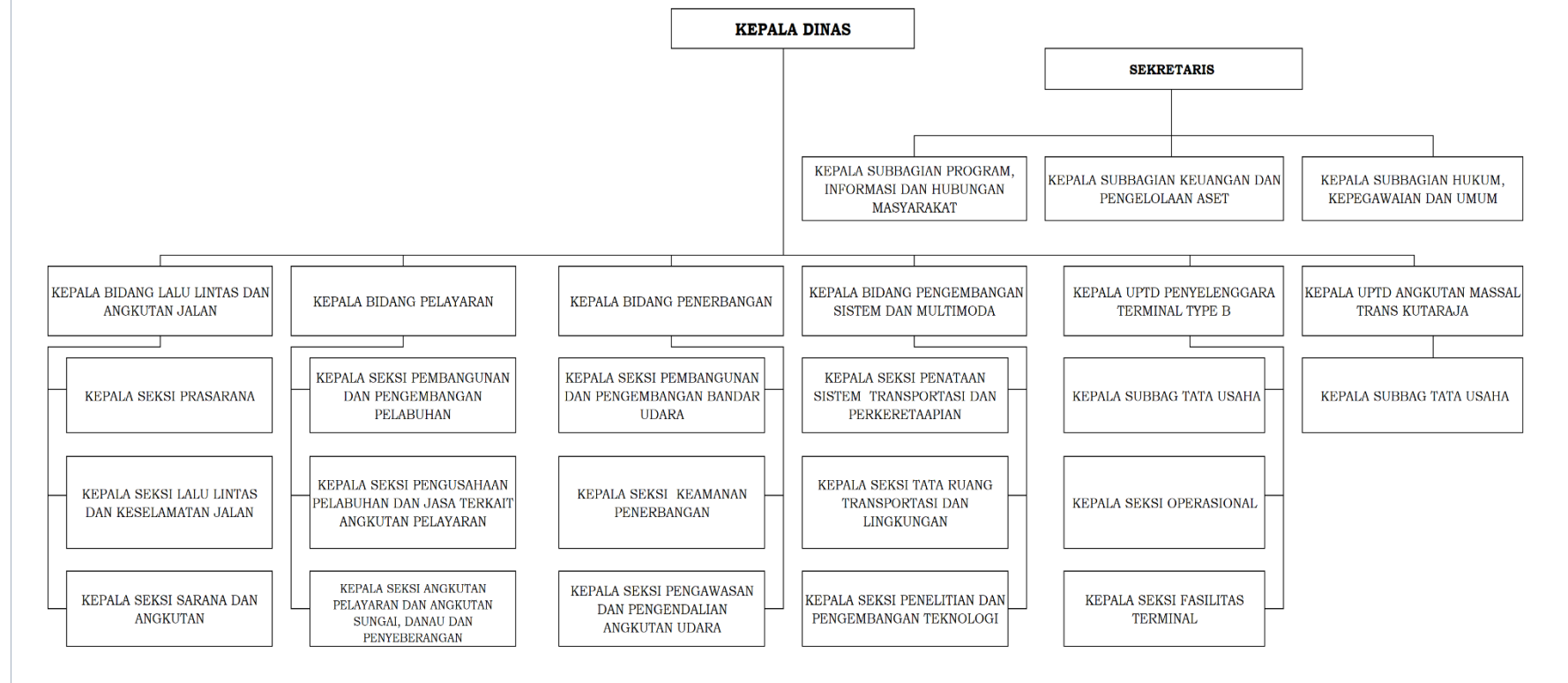
Fungsi Dinas Perhubungan yang memberikan Pelayanan langsung dan tidak langsung kepada Masyarakat, dengan susunan Organisasi yang telah terbentuk terdiri dari :

1. Kepala Dinas Perhubungan
2. Sekretariat, membawahi:
 - a. Sub Bagian Hukum, Kepegawaian dan Umum
 - b. Sub Bagian Keuangan dan Pengelolaan Aset
 - c. Sub Bagian Program, Informasi dan Hubungan Masyarakat
3. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan membawahi :
 - a. Seksi Prasarana
 - b. Seksi Lalu Lintas dan Prasarana Jalan
 - c. Seksi Sarana dan Angkutan
4. Bidang Pelayaran, membawahi:
 - a. Seksi Pembangunan dan Pengembangan Pelabuhan
 - b. Seksi Pengusahaan Pelabuhan dan Jasa Terkait Angkutan Pelayaran
 - c. Seksi Angkutan Pelayaran dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan
5. Bidang Penerbangan membawahi :
 - a. Seksi Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara
 - b. Seksi Keamanan Penerbangan
 - c. Seksi Pengawasan dan Pengendalian Angkutan Udara
6. Bidang Pengembangan Sistem dan Multimoda, membawahi :
 - a. Seksi Penataan Sistem Transportasi dan Perkeretapian
 - b. Seksi Tata Ruang Transportasi dan Lingkungan
 - c. Seksi Penelitian dan Pengembangan Teknologi
7. UPTD Penyelenggaraan Terminal Type B, membawahi :
 - a. Sub Bagian Tata Usaha
 - b. Seksi Operasional
 - c. Seksi Fasilitas Terminal
8. UPTD Angkutan Massal Transkutaraja, membawahi :

a. Sub Bagian Tata Usaha

Susunan organisasi ini disusun secara struktural dan dapat dilihat sesuai Gambar dibawah ini :

STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN ACEH



Penyelenggaraan tugas dan fungsi

Masing-masing organisasi dilaksanakan dengan berpedoman kepada Peraturan Gubernur Aceh Nomor 118 tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Aceh. Tugas dan fungsi Dishub Aceh secara umum yaitu melaksanakan tugas umum pemerintahan dan pembangunan di bidang perhubungan Aceh.

Rincian **tugas** dan **fungsi** masing-masing organisasi dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Kepala Dinas

Tugas Pokok

Kepala Dinas Perhubungan Aceh mempunyai tugas melakukan tugas umum pemerintahan dan pembangunan di bidang Perhubungan.

Fungsi :

1. Pelaksanaan urusan ketatausahaan Dinas;
2. Penyusunan program kerja tahunan, jangka menengah dan jangka panjang;
3. Penyusunan program dan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
4. Pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan umum lintas kabupaten/kota di bidang perhubungan;
5. Pembinaan teknik di bidang Perhubungan;
6. Pengawasan dan pengendalian di bidang perhubungan ;
7. Pembuatan rencana teknis sarana dan prasarana perhubungan yang mengacu pada standard yang berlaku;
8. Perencanaan tata ruang Perhubungan Provinsi;
9. Penelitian bidang Perhubungan yang mencakup wilayah provinsi;
10. Pelaksanaan kerjasama pembinaan search and rescue provinsi;
11. Pemantuan evaluasi pelaporan;
12. Pelaksanaan koordinasi dengan instansi dan atau lembaga terkait lainnya di bidang Perhubungan; dan
13. Pelaksanaan tugas-tugas kedinasan lain nya yang diberikan oleh Gubernur sesuai dengan tugas dan fungsinya.

b. Sekretariat

Tugas Pokok

Melakukan penyusunan program, informasi dan hubungan masyarakat, pengelolaan urusan administrasi, umum, perlengkapan, peralatan, kerumahtanggaan, perpustakaan, keuangan, kepegawaian, ketatalaksanaan, hukum, perundang-undangan, pelayanan administrasi di lingkungan Dinas Perhubungan Aceh.

Fungsi :

1. Pelaksanaan urusan ketatausahaan, rumah tangga, barang inventaris, aset, perlengkapan, peralatan, pemeliharaan dan perpustakaan;
2. Pembinaan kepegawaian, organisasi, ketatalaksanaan, hukum dan perundangundangan serta pelaksanaan hubungan masyarakat;
3. Pengelolaan administrasi keuangan; dan
4. Pelaksanaan tugas-tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan Aceh sesuai dengan tugas dan fungsinya.

c. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Tugas Pokok

Merumuskan, Menganalisa dan menyelenggarakan kegiatan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi kebijakan, pengembangan sarana, prasarana dan angkutan, serta pengembangan dan pengintegrasian jaringan dan simpul lalu lintas untuk menciptakan transportasi darat yang aman, selamat, tertib dan lancar.

Fungsi

1. Penyusunan rancangan kebijakan sistem jaringan dan simpul perhubungan darat yang terpadu antar dan intra moda transportasi;
2. Pelaksanaan kebijakan dibidang penyelenggaraan lalu lintas jalan, angkutan, sarana dan prasarana, sistem lalu lintas serta meningkatkan keterpaduan sistem dan keselamatan perhubungan darat;

3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas jalan, angkutan, sarana dan prasarana, sistem lalu lintas serta meningkatkan keterpaduan sistem dan keselamatan perhubungan darat;
4. Pelaksanaan koordinasi dengan instansi dan atau lembaga terkait lainnya di bidang perhubungan darat; dan
5. Pelaksanaan tugas-tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

d. Bidang Pelayaran

Tugas Pokok

Bidang Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pelayaran

Fungsi

1. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pembangunan dan pengembangan pelabuhan, pengusaha pelabuhan dan jasa terkait angkutan pelayaran, serta angkutan pelayaran, dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;
2. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang pembangunan dan pengembangan pelabuhan, pengusaha pelabuhan dan jasa terkait angkutan pelayaran, serta angkutan pelayaran, dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;
3. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pembangunan dan pengembangan pelabuhan, pengusaha pelabuhan dan jasa terkait angkutan pelayaran, serta angkutan pelayaran, dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan;
4. pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

e. Bidang Penerbangan

Tugas Pokok

Merumuskan, menganalisa dan menyelenggarakan kegiatan di bidang Penerbangan yang meliputi kebijakan pembangunan Bandar Udara, pengembangan fasilitas kemandarudaraan penerbangan serta pengawasan dan pengendalian angkutan udara untuk mendukung kelancaran tugas pokok Dinas Perhubungan.

Fungsi

1. Penyusunan rencana kebijakan kemandarudaraan, keamanan penerbangan dan angkutan udara yang terpadu antar moda transportasi.
2. Pelaksanaan kebijakan di bidang pengembangan kemandarudaraan;
3. Pelaksanaan kegiatan pengawasan dan pengendalian angkutan udara dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi udara;
4. Pelaksanaan pengendalian sistem operasional fasilitas kemandarudaraan penerbangan dalam rangka peningkatan keselamatan di bidang transportasi udara;
5. Pelaksanaan koordinasi, evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan kemandarudaraan, keamanan penerbangan dan angkutan udara;
6. Menyelenggarakan pemantauan terhadap pelaksanaan kegiatan Jaringan dan Rute Penerbangan dan melaporkan kepada Pemerintah serta mengusulkan rute penerbangan baru ke dan dari daerah bersangkutan;
7. Pelaksanaan tugas-tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

f. Bidang Pengembangan Sistem dan Multimoda

Tugas Pokok

Melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta evaluasi dan pelaporan di bidang Pengembangan Sistem Dan Multimoda.

Fungsi

1. Penyiapan perumusan kebijakan dan penyusunan program dan kegiatan serta penelitian dan pengembangan di bidang pengembangan sistem dan multimoda;
2. Penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan teknis perkeretaapian, tata ruang dan lingkungan transportasi, pemaduan moda dan teknologi transportasi;
3. Penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan teknis perkeretaapian, tata ruang dan lingkungan transportasi, pemaduan moda dan teknologi transportasi;
4. Penyiapan pelaksanaan kerja sama penelitian dan pengembangan di bidang pengembangan sistem dan multimoda;
5. Penyiapan pelaksanaan penelitian, pengendalian pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, serta dukungan teknis penelitian dan pengembangan di bidang pengembangan sistem dan multimoda;
6. Penyiapan kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang penelitian dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standardisasi, fasilitasi Hak Atas Kekayaan Intelektual, dan diseminasi penelitian dan pengembangan di bidang pengembangan sistem dan multimoda; dan
7. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

g. Unit Pelaksana Teknis Daerah Penyelenggaraan Terminal Tipe B***Tugas Pokok***

Melaksanakan tugas-tugas teknis operasional dalam melaksanakan pengelolaan terminal penumpang angkutan jalan.

Fungsi:

1. Pelaksanaan operasional pelayanan keluar-masuk kendaraan antarkota antarprovinsi dan antarkota dalam provinsi;
2. Pelaksanaan angkutan orang di dalam terminal;
3. Pelaksanaan pemeliharaan sarana dan prasarana terminal;
4. Pelaksanaan operasional tugas-tugas teknis dalam pelayanan keselamatan, kehandalan, kenyamanan, keterjangkauan dan kesetaraan pada terminal Tipe B di wilayah Aceh; dan

5. Pelaksanaan pelayanan administrasi ketatausahaan dan kerumahtanggaan.

h. Unit Pelaksana Teknis Daerah Angkutan Massal TransKutaraja

Tugas Pokok

Melaksanakan pengoperasian pelayanan Bus Rapid Transit Trans Kutaraja, Angkutan Sewa, Angkutan Subsidi Feeder, Angkutan Subsidi Wilayah terpencil dan Perbengkelan.

Fungsi:

1. Pelaksanaan operasional pelayanan dan pemeliharaan sarana dan prasarana Bus Rapid Transit Trans Kutaraja, Angkutan Sewa, Angkutan Subsidi Feeder dan Angkutan Subsidi Wilayah Terpencil dan Jasa Perbengkelan;
2. Pelaksanaan tugas-tugas teknis operasional lain di bidang angkutan massal; dan
3. Pelaksanaan pelayanan administrasi ketatausahaan dan kerumahtanggaan pada UPTD Angkutan Massal Trans Kutaraja.

2.2 Sumber Daya

Dinas Perhubungan Aceh menjalankan tugas dengan memanfaatkan secara optimal sumber daya dan fasilitas-fasilitas yang dimiliki. Sumber daya tersebut antara lain :

1. Sumber Daya Manusia

Jumlah Pegawai Dinas Perhubungan Aceh pada Tahun 2017 sebanyak 215 (dua ratus lima belas) orang yang terdiri dari:

- Pegawai Negeri Sipil = 162 Orang
- Tenaga Kontrak = 53 Orang

Sumber daya manusia pada Dinas Perhubungan dapat diuraikan berdasarkan beberapa kategori sebagai berikut :

a. Berdasarkan Kualifikasi Pendidikan

Sedangkan Jumlah **Pegawai Negeri Sipil** berdasarkan kualifikasi pendidikan pada Dinas Perhubungan Aceh adalah sebagai berikut :

- S3 = 0 Orang
- S2 = 25 Orang
- S1 = 67 Orang
- D.IV = 3 Orang
- D.III = 17 Orang
- SLTA/SMU = 46 Orang
- SLTP = 1 Orang
- SD = 1 Orang

b. Berdasarkan Pangkat dan Golongan

Berdasarkan Pangkat dan Golongan Jumlah Pegawai Negeri Sipil yang berada pada Dinas Perhubungan Aceh adalah sebagai berikut :

- Pembina Utama Muda (IV/c) = 1 Orang
- Pembina Tingkat – I (IV/b) = 3 Orang

- Pembina (IV/a) = 7 Orang
- Penata Tingkat – I (III/d) = 32 Orang
- Penata (III/c) = 29 Orang
- Penata Muda Tingkat – I (III/b) = 32 Orang
- Penata Muda (III/a) = 24 Orang
- Pengatur Tingkat – I (II/d) = 3 Orang
- Pengatur (II/c) = 17 Orang
- Pengatur Muda Tingkat –I (II/b) = 10 Orang
- Pengatur Muda (II/a) = 3 Orang
- Juru Tingkat – I (I/d) = 1 Orang
- Juru (I/c) = 0 Orang

c. Jumlah Pejabat Struktural & Fungsional

Jumlah Pejabat Struktural yang ada pada Dinas Perhubungan Aceh adalah sebagai berikut : Pejabat Eselon II sebanyak 1 (satu) Orang,

Pejabat Eselon III sebanyak 4 (empat) orang dan Pejabat Eselon IV sebanyak 14 (empat belas) Orang, 1 (satu) Eselon III dan 1 (satu) Eselon IV masih belum ditunjuk pejabat structural. Sedangkan untuk Pejabat Fungsional Arsiparis sebanyak 3 (tiga) orang.

d. Berdasarkan Organisasi/Unit Kerja

- Kepala Dinas = 1 Orang
- Sekretariat = 70 Orang
- Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan = 81 Orang
- Bidang Pelayaran = 25 Orang
- Bidang Penerbangan = 20 Orang
- Bidang Pengembangan Sistem dan Multimoda = 18 Orang

2. Sumber Daya Lain

Yang termasuk sumber daya lain pada Dinas Perhubungan Aceh adalah Sarana dan prasarana pada Dinas Perhubungan Aceh yang dapat dijadikan tolak ukur dalam penentuan kinerja pelayanan Dinas, termasuk ketersediaan fasilitas atau aset yang ada. Dalam 5 tahun terakhir Dinas Perhubungan masih berbentuk Dinas Perhubungan, Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh, sedangkan sejak Januari 2017 telah berubah menjadi Dinas Perhubungan Aceh. Maka sejak pemisahan dinas berikut adalah aset yang hanya ada di lingkungan Dinas Perhubungan Aceh seperti terdapat pada tabel dibawah ini.

Tabel 2.1

Sumber Daya Aset Dinas Perhubungan Aceh - Tahun 2017

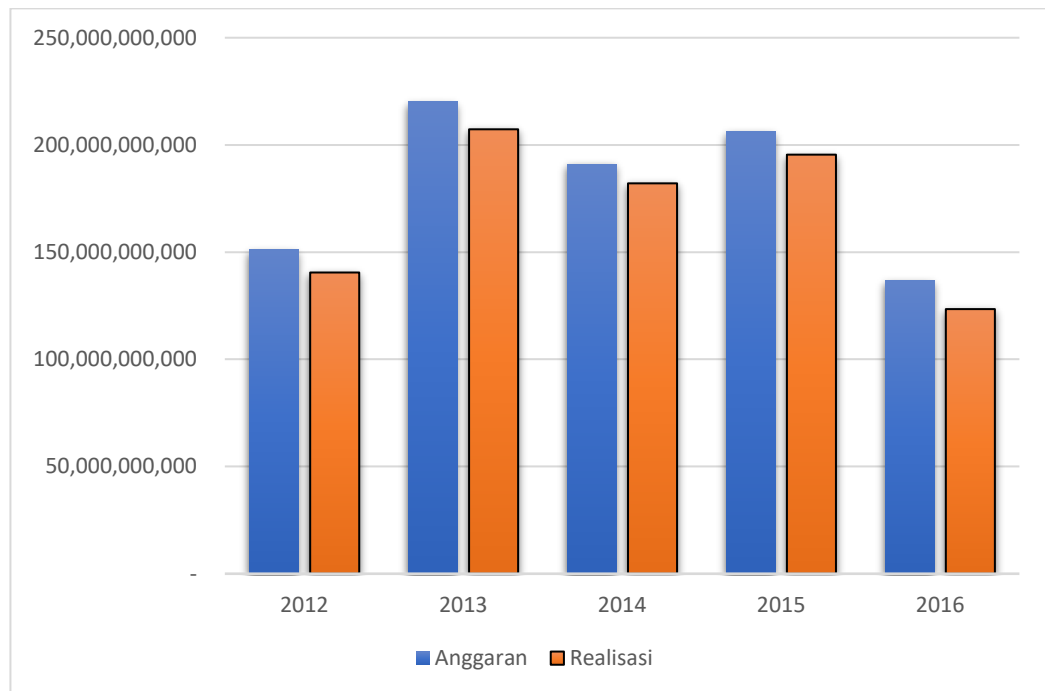
NO URUT	GOLONGAN	KODE BIDANG BARANG	NAMA BIDANG BARANG	JUMLAH BARANG	JUMLAH HARGA DALAM RIBUAN (Rp.)	KET.
1	2	3	4	5	6	7
1	01		TANAH	16	30.742.741.970	
2	02		PERALATAN DAN MESIN	8.631	123.663.117.235	
		02	Alat-alat Besar	11	2.819.423.270	
		03	Alat-alat Angkutan	76	76.337.354.496	
		04	Alat Bengkel dan Alat Ukur	869	22.708.240.320	
		06	Alat Kantor dan Rumah Tangga	7.244	16.978.230.129	
		07	Alat Studio dan Alat Komunikasi	213	4.639.180.800	
		10	Alat-alat Perenjaan/Keamanan	218	180.688.220	
3	03		GEDUNG DAN BANGUNAN	1.091	378.355.862.667	
		11	Bangunan Gedung	328	242.760.381.168	
		12	Monumen	763	135.595.481.499	
4	04		JALAN, IRIGASI DAN JARINGAN	133	270.059.742.461	
		13	Jalan dan Jembatan	36	129.489.950.670	
		14	Bangunan Air/Irigasi	76	138.471.307.541	
		15	Instalasi	13	763.643.250	
		16	Jaringan	8	1.334.841.000	
5	05		ASET TETAP LAINYA	35	7.742.457.500	
		17	Buku dan Perpustakaan	35	7.742.457.500	
TOTAL				9.906	810.563.921.833	

Unit usaha yang menjadi salah satu pendapatan Dinas Perhubungan adalah sewa bangunan untuk usaha fotocopy dan kantin.

2.3 Kinerja Pelayanan

Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Aceh selama 5 (lima) tahun terakhir tidak terlepas dari tupoksi yang dilaksanakan. Penilaian kinerja pada pembahasan ini dilaksanakan dengan menilai kondisi keuangan dan fisik yang dicapai. Dalam 5 tahun terakhir Dinas Perhubungan masih berbentuk Dinas Perhubungan, Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh, sedangkan sejak Januari 2017 telah berubah menjadi Dinas Perhubungan Aceh.

Berikut ditampilkan grafik realisasi keuangan Dinas Perhubungan Aceh selama 5 (lima) tahun terakhir.



Gambar 2.2
ANGGARAN DAN REALISASI APBA 2012 - 2016

Realisasi selama periode Renstra sebelumnya (5 (lima) tahun terakhir) dapat dijelaskan bahwa target yang ditetapkan tidak seluruhnya dapat tercapai, rata-rata nilai yang tidak mencapai target tersebut berkisar antara 5%-10%. Sesuai gambar 2.2, dapat dilihat pada tahun 2014 rasio antara realisasi dan anggaran dapat dikatakan baik, yaitu sebesar 95,3% sedangkan rasio yang kurang pada tahun 2016 yaitu sebesar 90,3% khususnya pada Program Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan yang sangat rendah tingkat rasionya, yaitu dibawah 80%. Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pengelolaan pendanaan pelayanan Dinas Perhubungan Aceh salah satunya adalah keterbatasan jumlah sumber daya manusia yang berkompeten sehingga progress pelaksanaan program kegiatan mengalami hambatan. Uraian pencapaian kinerja Pelayan Dinas Perhubungan meliputi anggaran dan realisasi pendanaan pelayanan Dinas Perhubungan Aceh secara lengkap dapat dilihat pada tabel 2.2 (terlampir).

2.3.1 Capaian Kinerja

Tingkat capaian kinerja pelayanan Dinas Perhubungan berdasarkan sasaran/target Renstra Perangkat Daerah periode sebelumnya, menurut SPM untuk urusan wajib, dan/atau indikator kinerja pelayanan Perangkat Daerah dan/atau indikator lainnya dapat dilihat pada tabel 2.3.

TABEL 2.3
PENCAPAIAN KINERJA PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN ACEH

NO	INDIKATOR KINERJA SESUAI TUGAS DAN FUNGSI SKPA	TARGET NSPK/IKK/INDIKATOR LAINNYA	SAT.	CAPAIAN RENSTRA SKPA TAHUN KE-					KET.
				2012	2013	2014	2015	2016	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Jumlah arus penumpang angkutan umum	Meningkatnya Kapasitas sarana dan prasarana transportasi							
	Angkutan Darat		Trayek	3,504	3,689	3,878	3,894	3,796	
	Angkutan Laut		Frek	3,982	4,943	4,482	3,196	3,474	
	Angkutan Udara		Frek	12,472	13,128	10,275	10,270	11,479	
2	Rasio ijin trayek	Meningkatnya rasio Angkutan Umum yang laik jalan	Indeks	1 : 80	1 : 1301	1 : 1263	1 : 1282	1 : 1343	
3	Jumlah uji kir angkutan umum	Meningkatnya Jumlah Angkutan Umum yang melakukan KIR	Unit	36,316	38,227	24,556	40,359	28,238	
4	Jumlah Pelabuhan Laut/Udara/Terminal Bis	Meningkatnya Standar Pelayanan Fasilitas Perhubungan							
	Jumlah Pelabuhan Laut		Unit	11	11	11	11	11	Kewenangan Pemerintah Pusat
	Jumlah Pelabuhan penyeberangan		Unit	8	8	8	8	8	Kewenangan Provinsi - Kab/Kota
	Jumlah Bandar Udara		Unit	12	12	12	12	12	Kewenangan Pemerintah Pusat dan Kab/Kota
	Jumlah Terminal Tipe A		Unit	8	8	8	8	4	Kewenangan Pemerintah Pusat
	Jumlah Terminal Tipe B		Unit	10	9	9	9	9	
	Jumlah Terminal Tipe C		Unit	12	13	23	23	23	Kewenangan Kab/Kota
5	Persentase layanan angkutan darat	Meningkatnya persentase pelayanan angkutan darat	%	74	76.87	75.62	75.37	74.36	
6	Persentase kepemilikan KIR angkutan umum	Meningkatnya persentase jumlah angkutan umum yang laik jalan	%	17	19.36	14.12	17.74	13.46	
7	Pemasangan Rambu-rambu	Meningkatnya ketersediaan fasilitas keselamatan jalan di ruas jalan Provinsi	%	15.00	20.00	32.00	40.00	65.00	
8	Jumlah orang yang terangkut angkutan umum								
	Angkutan Darat		Orang	13,504,711	12,860,677	13,743,174	13,847,051	13,681,744	
	Angkutan Laut		Orang	453,828	445,675	542,855	563,090	593,114	
	Angkutan Udara		Orang	371,952	391,528	401,362	416,924	508,188	
9	Jumlah orang/barang melalui dermaga/bandara/terminal per tahun								
	Terminal		Orang	3,524,500	3,710,000	3,920,000	4,230,000	4,442,592	
	Bandara		Orang	806,517	848,965	1,018,711	1,084,043	1,159,881	
	Dermaga		Orang	847,796	981,228	1,161,621	1,191,924	1,267,916	
10	Jumlah kecelakaan lalu lintas	Menurunnya jumlah angka kasus kecelakaan bermotor	Kasus	1,434	1,414	1,509	1,975	3,006	

Pada Tabel 2.3 dapat dilihat capaian kinerja pelayanan pada Dinas Perhubungan Aceh, dimana kinerja pelayanan dibagi kedalam 10 indikator, yaitu sebagai berikut:

Jumlah arus angkutan umum di Moda Transportasi Darat mengalami peningkatan rata-rata pertahunnya sebesar 3-4 % yaitu sebanyak 3.796 trayek untuk Angkutan Darat, 3.474 Frekuensi kapal untuk Angkutan Laut, dan 11.479 Frekuensi penerbangan pada Angkutan Udara pada tahun 2016. Dalam hal ini jumlah trayek yang dilayani oleh Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) di seluruh wilayah Aceh mengalami peningkatan yang kurang signifikan dikarenakan karena adanya moratorium (penangguhan) terhadap perizinan angkutan dari Kementerian Perhubungan sejak Tahun 2015. Sedangkan untuk moda Transportasi Udara dan Laut/Penyeberangan mengalami peningkatan rata-rata sebesar 9-17 %, hal ini dapat dijelaskan jumlah frekwensi kapal penyeberangan dan penerbangan dari masing-masing operator sangat tergantung dengan tingginya permintaan terhadap moda angkutan tersebut pada waktu-waktu tertentu (peak season).

Seluruh angkutan umum yang melayani trayek antar Kabupaten/Provinsi (AKDP dan AKAP) wajib memiliki izin trayek. Hal ini dimaksudkan untuk penataan, pengaturan dan pengendalian trayek angkutan umum, sehingga dapat meminimalisir trayek ilegal yang dilakukan para pengendara angkutan umum. Peningkatan ijin trayek di Provinsi Aceh, menyebabkan terjadinya peningkatan rasio ijin trayek yang terlayani. Hal ini dapat dijelaskan bahwa, dari setiap izin trayek yang dikeluarkan Pemerintah Aceh mampu melayani 1343 jumlah penduduk.

Seluruh angkutan umum yang beroperasi di Aceh baik yang dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri wajib memiliki pengujian agar memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Hal ini dimaksudkan menjamin keselamatan penumpang

angkutan umum dan menjaga keseimbangan ekosistem lingkungan. Peningkatan rata-rata jumlah uji KIR angkutan umum di Aceh tahun 2012 sampai dengan 2016 adalah sebesar 34% dengan jumlah kendaraan yang telah melaksanakan Uji KIR pada tahun 2016 sebanyak 28.238 unit.

Proses KIR atau Pengujian kendaraan bermotor ini menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Kab/Kota yang menyampaikan laporan pelaksanaannya kepada Dinas Perhubungan Provinsi, pelaksanaannya kegiatan pengujian oleh Penguji Kendaraan Bermotor yang memiliki kompetensi pengujian.

Lamanya proses pengujian kendaraan bermotor untuk 1 unit kendaraan $\pm$ 20 menit per kendaraan. Karena saat dilakukan Pengujian Kendaraan bermotor terdapat beberapa unit alat uji yang harus diujikan terhadap komponen kendaraan untuk menjamin bahwa kendaraan tersebut memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Untuk biaya pengujian cukup bervariasi di tiap daerah, apalagi dengan sistem otonom yang dianut sekarang ini, karena dari biaya yang dikenakan terdapat beberapa item yang harus dikenakan biaya retribusi seperti biaya ganti buku, biaya administrasi, biaya pemeriksaan kendaraan itu sendiri dan beberapa biaya lainnya. Secara umum dapat diketahui bahwa untuk biaya uji di Provinsi Aceh berkisar antara Rp.140.000 s/d Rp.160.000 per kendaraan. Akan tetapi jika kendaraan hanya melakukan uji kendaraan bermotor tanpa penggantian buku uji berkisar antara Rp.60.000 s/d Rp.75.000 (sesuai dengan Qanun Kabupaten/Kota masing-masing).

Rendahnya persentase fasilitas keselamatan diakibatkan kebutuhan penanganan pada jalan nasional yang harus diutamakan, peningkatan/rehab jalan Provinsi serta bertambahnya daerah rawan kecelakaan lalu lintas akibat peningkatan jumlah kendaraan (volume lalu lintas) dan penurunan fungsi perlengkapan jalan. Jumlah perlengkapan keselamatan jalan pada akhir periode Renstra sebelumnya adalah sebesar 65% dari Panjang ruas jalan Provinsi. Hal ini juga dikarenakan tingkat hilang/rusaknya fasilitas yang telah terpasang di jalan, tidak sedikit

sejumlah rambu/lampu jalan hilang dicuri atau dirusak, sehingga untuk mencapai 100% sangatlah sulit.

Untuk pemasangan perlengkapan keselamatan jalan di ruas jalan Nasional, Menteri Perhubungan melalui Surat Nomor : AJ.003/10/13/DJPD/2017 Tanggal 17 Oktober 2017 telah menginsyarkan bahwa Dinas Perhubungan Provinsi/Kab/Kota dapat melaksanakan pembangunan perlengkapan jalan pada jalan Nasional dengan mengirimkan permohonan tertulis dan berkoordinasi dengan dengan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah I di Aceh.

Aksesibilitas daerah juga dapat ditinjau dari ketersediaan fasilitas perhubungan yang meliputi darat, laut dan udara.

Faktor aksesibilitas daerah menjadi salah satu tolak ukur dalam menilai keberhasilan pelayanan transportasi. Implikasi logis dari kondisi prasarana jaringan jalan dari suatu wilayah adalah kemudahan mobilitas masyarakatnya dan juga kemudahan mencapai suatu tujuan. Parameter yang biasa digunakan adalah dengan menggunakan indeks mobilitas dan indeks aksesibilitas. Wilayah yang memiliki jaringan prasarana jalan yang rapat dengan panjang jalan yang tinggi akan mempermudah masyarakatnya melakukan kebutuhan pergerakannya. Tingkat pertumbuhan rata-rata selama 5 tahun terakhir jumlah orang yang melalui terminal mencapai 6% sebanyak 4.442.592 orang pada tahun 2016, melalui bandara mencapai 10% sebanyak 1.159.881 orang pada tahun 2016 dan melalui pelabuhan mencapai 11% sebanyak 1.267.916 orang pada tahun 2016.

2.3.2 Kinerja Jaringan Infrastruktur dan Jaringan Pelayanan

Jaringan Infrastruktur

Pelaksanaan pelayanan perhubungan sebagai bagian penyelenggaraan distribusi dan perdagangan yang dilaksanakan dalam Kawasan Strategis Aceh terbagi dalam enam zona Aceh Trade and Distribution Center (ATDC). Kawasan ATDC ini harus mendapat prioritas dalam pengembangan sistem transportasi di wilayah Aceh. Mengacu pada keberadaan kawasan ATDC ini, maka pembinaan pelayanan

dan peningkatan kinerja jaringan transportasi dikelompokkan ke dalam 4 (empat) zona kerja (Otoritas Transportasi) berdasarkan letak geografis, dengan pengelolaan sebagai berikut:

- a. Zona Pusat, terdiri atas Kota Sabang, Kab. Aceh Besar, Kabupaten Pidie serta Kota Banda Aceh;
- b. Zona Utara - Timur, terdiri atas Kab. Pidie Jaya, Kab. Bireun, Kab. Aceh Utara, Kota Lhoksumawe, Kab. Aceh Tengah, Kab. Bener Meriah, Kab. Aceh Timur, Kota Langsa serta Kab. Aceh Tamiang;
- c. Zona Barat, terdiri atas Kab. Aceh Barat, Kab. Nagan Raya serta Kab. Aceh Jaya; dan
- d. Zona Tenggara-Selatan, terdiri atas Kab. Aceh Selatan, Kab. Aceh Barat Daya, Kab. Simeulue, Kab. Gayo Lues, Kab. Aceh Tenggara, Kota Subulussalam serta Kab. Singkil.

Dalam membangun sistem transportasi terpadu di Aceh, terdapat dua komponen pokok yang berperan penting, yaitu ketersediaan prasarana dan ketersediaan jaringan pelayanan perhubungan. Kondisi prasarana transportasi masing-masing zona adalah sebagai berikut :

A. ZONA PUSAT

Secara umum kondisi prasarana transportasi pada zona pusat adalah paling baik dibandingkan dengan zona lainnya, dengan total persentase rata-rata adalah 63,04%. Akan tetapi, masih terdapat kondisi prasarana dibawah 50% yaitu Pelabuhan penyeberangan Balohan, Pelabuhan penyeberangan Lamteng, dan Pelabuhan Bebas-Sabang. Kondisi prasarana transportasi pada zona pusat digambarkan dalam tabel 2.4 Berikut :

Tabel 2.4
Kondisi Prasarana Transportasi Zona Pusat

No.	Prasarana	Kabupaten/ Kota	Kondisi Prasarana (%)	Kewenangan
Transportasi Darat				
A.	Terminal Type A			
1	Terminal Banda Aceh	Banda Aceh	93.10	Kemenhub
B.	Terminal Type B			
1	Terminal Sigli	Pidie	50	Dishub Aceh
C.	Fasilitas Keselamatan LLAJ			
1	Faskes LLAJ Nasional		81.15	Kemenhub
2	Faskes LLAJ Provinsi		43.67	Dishub Aceh
D.	Transportasi Perkotaan			
1	Trans Koetaradja	Banda Aceh	42.86	Dishub
Transportasi Pelayaran				
A.	Pelabuhan			
1	Pelabuhan Sabang	Sabang	39.78	Kemenhub
2	Pelabuhan Malahayati	Aceh Besar	95.65	Kemenhub
B.	Pelabuhan Penyeberangan			
1	Pelabuhan Penyeberangan Balohan	Sabang	42.05	Dishub
2	Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheue	Banda Aceh	71.94	Dishub
3	Pelabuhan Penyeberangan Lamteng	Aceh Besar	43.26	Dishub
Transportasi Penerbangan				
A.	Bandar Udara			
1	Bandar Udara Maimun Saleh	Sabang	82.93	Kemenhub
2	Bandar Udara Internasional Iskandar Muda	Aceh Besar	89.51	Kemenhub
Rata - Rata			63.04	

B. ZONA UTARA TIMUR

Pada Zona Utara-Timur, kondisi prasarana transportasi sudah sedikit lebih baik dengan tingkat kondisi prasarana rata-rata adalah 49,565%. Pada prasarana transportasi darat, beberapa terminal type-B masih perlu penanganan yaitu Terminal Pidie Jaya, Bireuen dan Aceh Tamiang. Pada sub sektor perhubungan laut, pelabuhan Idi dengan persentase 14,13%, masih perlu penanganan lebih serius pada: dermaga causeway, gudang dan lapangan penumpukan dan untuk sub sektor perhubungan udara, sudah sangat memadai yaitu Bandara Malikussaleh (66,46%) dan Bandara Rembele (63,41%). Kondisi prasarana transportasi pada zona utara-timur digambarkan dalam tabel 2.5 Berikut :

Tabel 2.5
Kondisi Prasarana Transportasi Zona Utara-Timur

No.	Prasarana	Kabupaten/ Kota	Kondisi Prasarana (%)	Kewenangan
Transportasi Darat				
A.	Terminal Type A			
1	Terminal Cunda	Lhokseumawe	63.79	Kemenhub
2	Terminal Langsa	Langsa	56.03	Kemenhub
3	Terminal Takengon	Aceh Tengah	61.21	Kemenhub
B.	Terminal Type B			
1	Terminal Bireuen	Bireuen	42	Dishub
2	Terminal Kuala Simpang	Aceh Tamiang	55	Dishub Aceh
3	Terminal Pidie Jaya	Pidie Jaya	41	Dishub Aceh
C.	Fasilitas Keselamatan LLAJ			
1	Faskes LLAJ Nasional		69.46	Kemenhub
2	Faskes LLAJ Provinsi		29.33	Dishub Aceh
Transportasi Pelayaran				
A.	Pelabuhan			
1	Pelabuhan Lhokseumawe	Lhokseumawe	61.3	Kemenhub
2	Pelabuhan Kuala Langsa	Langsa	45.22	Kemenhub
3	Pelabuhan Idi	Aceh Timur	14.13	
Transportasi Udara				
A.	Bandar Udara			
1	Bandar Udara Malikussaleh	Aceh Utara	66.46	Kemenhub
2	Bandar Udara Rembele	Bener Meriah	63.41	Kemenhub
Rata - Rata			55.70	

C. ZONA BARAT

Zona transportasi Barat memiliki tingkat kondisi prasarana sebesar 47,72%. Pembenahan serius perlu dilakukan pada prasarana perhubungan laut, dengan tingkat kondisi prasarana Pelabuhan Meulaboh 38,04% dan Pelabuhan Calang 10,87%. Kondisi prasarana transportasi pada zona barat digambarkan dalam tabel 2.6 berikut :

Tabel 2.6
Kondisi Prasarana Transportasi Zona Barat

No.	Prasarana	Kabupaten/ Kota	Kondisi Prasarana (%)	Kewenangan
Transportasi Darat				
A.	Terminal Type A			
1	Terminal Meulaboh	Aceh Barat	59.48	Kemenhub
B.	Terminal Type B			
1	Terminal Nagan Raya	Nagan Raya	47	Dishub Aceh
2	Terminal Calang	Aceh Jaya	33	Dishub Aceh
C.	Fasilitas Keselamatan LLAJ			
1	Faskes LLAJ Nasional		83.13	Kemenhub
2	Faskes LLAJ Provinsi		32.22	Dishub Aceh
Transportasi Pelayaran				
A.	Pelabuhan			
1	Pelabuhan Meulaboh	Aceh Barat	38.04	Kemenhub
2	Pelabuhan Calang	Aceh Jaya	10.87	Kemenhub
B.	Pelabuhan Penyeberangan			
1.	Pelabuhan Penyeberangan Meulaboh	Aceh Barat	30.13	Dishub Aceh
Transportasi Udara				
A.	Bandar Udara			
1	Bandar Udara Cut Nyak Dhien	Nagan Raya	78.05	Kemenhub
Rata - Rata			51.49	

D. ZONA SELATAN TENGGARA

Zona Selatan-Tenggara adalah zona yang paling rendah memiliki prosentase kondisi prasarana. Pada beberapa prasarana, dapat dikatakan belum layak operasional. Terminal Subussalam (37%) masih membutuhkan pembangunan gedung ruang tunggu kedatangan dan keberangkatan beserta area parkir. Pelabuhan penyeberangan pulau banyak masih membutuhkan rambu suar laut, gangway, terminal, dan beberapa fasilitas penunjang. Bandar udara Blangkejeren masih dalam tahap pembangunan. Kondisi prasarana transportasi pada zona selatan-tenggara digambarkan dalam tabel 2.7 berikut :

Tabel 2.7
Kondisi Prasarana Transportasi Zona Selatan-Tenggara

No.	Prasarana	Kabupaten/ Kota	Kondisi Prasarana (%)	Kewenangan
Transportasi Darat				
A.	Terminal Type B			
1	Terminal Abdya	Abdya	40	
2	Terminal Subulussalam	Subulussalam	37	Dishub Aceh
3	Terminal Singkil	Aceh Singkil	35	Dishub Aceh
B.	Fasilitas Keselamatan LLAJ			
1	Faskes LLAJ Nasional		78.89	Kemenhub
2	Faskes LLAJ Provinsi		18.18	Dishub Aceh
Transportasi Pelayaran				
A.	Pelabuhan			
1	Pelabuhan Tapaktuan	Aceh Selatan	36.52	Kemenhub
2	Pelabuhan Susoh	Aceh Barat Daya	39.35	Kemenhub
3	Pelabuhan Singkil	Aceh Singkil	14.35	Kemenhub
4	Pelabuhan Slnabang	Simeulue	30.22	Kemenhub
B	Pelabuhan Penyeberangan			
1	Pelabuhan Penyeberangan Labuhan Haji	Aceh Selatan	65.81	Dishub Aceh
2	Pelabuhan Penyeberangan Singkil	Aceh Singkil	44.14	Dishub Aceh
3	Pelabuhan Penyeberangan Pulau Banyak	Aceh Singkil	43.95	Dishub Aceh
4	Pelabuhan Penyeberangan Slnabang	Singkil	43.36	Dishub Aceh
Transportasi Penerbangan				
A.	Bandar Udara			
1	Bandar Udara T. Cut Ali	Aceh Selatan	62.8	Kemenhub
2	Bandar Udara Kuala Batee	Aceh Barat Daya	49.39	Dishub Aceh
3	Bandar Udara Alas Lauser	Aceh Tenggara	64.63	Kemenhub
4	Bandar Udara Hamzah Fanshuri	Aceh Singkil	46.95	Dishub Aceh
5	Bandar Udara Blangkejeren	Gayo Lues	2.44	Kemenhub
6	Bandar Udara Lasikin	Simeulue	55.49	Kemenhub
Rata – Rata			42.55	

Kondisi Prasarana Perkeretaapian

Pemerintah Aceh memberi perhatian dalam peningkatan aksesibilitas dengan mendorong percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi di wilayah Aceh khususnya pembangunan perkeretaapian. Transportasi kereta api memiliki arti penting dalam pengembangan wilayah dengan keunggulan yang dimiliki dibanding moda transportasi lain karena mampu mengangkut dengan kapasitas massal dan konsumsi bahan bakar yang lebih sedikit sehingga sangat efisien. Angkutan perkeretaapian juga memiliki keunggulan untuk perjalanan yang sifatnya komuter (kereta api perkotaan) karena dapat memberikan pelayanan yang tepat waktu serta dapat diandalkan (*reliable*). Manfaat yang paling penting dari pembangunan perkeretaapian adalah efisiensi angkutan barang yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah dan ramah lingkungan.

Setelah penghentian operasi jalur kereta api Aceh pada tahun 1974, maka pembangunan kembali perkeretaapian Aceh dimulai pada tahun 2000 hingga saat ini. Target pembangunan serta pengoperasian perkeretaapian Aceh sesuai dengan tahapan yang telah ditetapkan Pemerintah dengan berbagai regulasi belum mencapai hasil yang memuaskan, kondisi demikian menjadi bukti bagi masyarakat untuk terus mempertanyakan keseriusan Pemerintah dalam penyelesaian pembangunan perkeretaapian di Aceh. Upaya Pemerintah untuk menghidupkan/merevitalisasi kembali perkeretaapian Aceh masa lalu yang pada awalnya disambut baik oleh masyarakat Aceh dengan berbagai harapan dan keinginan, kini telah berubah menjadi persepsi negatif seiring lambannya proses pembangunan. Masyarakat mulai kehilangan keyakinan bahwa Pemerintah akan mampu menyelesaikan pembangunan perkeretaapian Aceh seperti yang diharapkan. Adapun rencana pengembangan kereta api wilayah timur dengan panjang trase adalah sebagai berikut :

Tabel 2.8
Panjang Trase Kereta Api Wilayah Timur

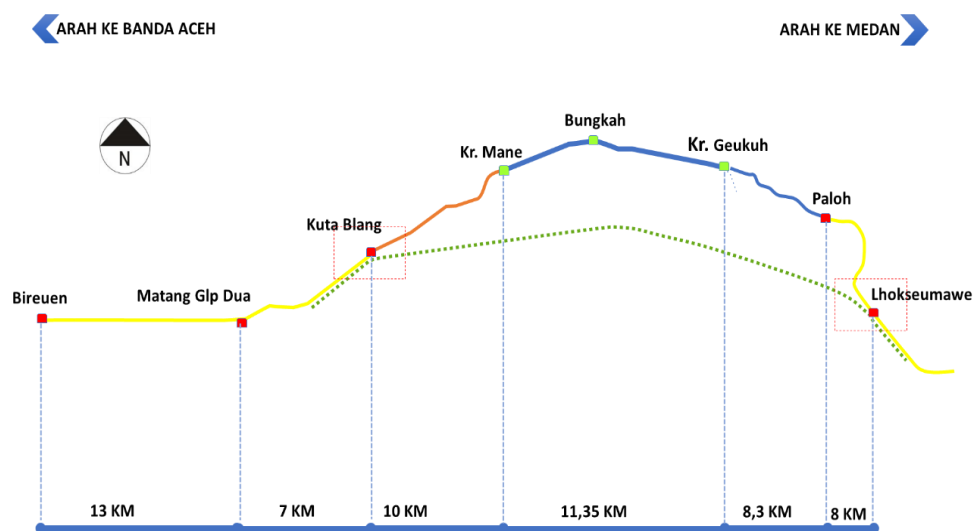
Kabupaten	Panjang Trase (Km)
Aceh Besar	46,0
Pidie	57,4
Pidie Jaya	36,7
Bireuen	66,7
Aceh Utara	59,3
Lhokseumawe	16,8
Langsa	19,6
Aceh Timur	85,0
Aceh Tamiang	39,7
Total Panjang Trase	427,2

Pelaksanaan pembangunan kereta api lintas timur Aceh yang dilaksanakan mulai tahun 1999 sampai dengan sekarang mendapat berbagai kendala antara lain

pendanaan yang terlampau kecil, aspek perencanaan yang berubah-ubah dan penyelarasan penetapan trase

Perkeretaapian Aceh yang merupakan bagian dari rencana pengembangan jalur kereta api Pulau Sumatera (Trans-Sumatera Railways) dilakukan secara bertahap, Pada lintas Bireuen-Lhokseumawe telah dioperasikan hanya dari Stasiun Krueng Mane - Stasiun Bungkah - Stasiun Krueng Geukuh. Pengoperasian kereta api perintis pada jarak antar tiga stasiun ini belum mampu memberikan manfaat yang nyata sebagai bagian sistem jaringan transportasi karena target operasional yang diinginkan pada jangka pendek adalah terhubungnya Kota Bireuen dan Lhokseumawe. Jarak tempuhnya yang masih sangat pendek belum mampu melayani asal tujuan pergerakan penumpang antar kota.

Jalur kereta api pada lintas Bireuen – Lhokseumawe adalah koridor prioritas yang berada pada tengah lintasan jalur revitalisasi kereta api Aceh dengan jarak lintasan sepanjang 57,65 km dari total rencana jalur kereta api Aceh sepanjang 428 km, pada lintas tersebut sampai saat ini telah dioperasikan kereta api perintis dengan jarak 11,35 km (Sta. Krueng Mane – Sta. Bungkah – Sta. Krueng Geukueh). Gambaran kondisi saat ini pada lintas Bireuen – Lhokseumawe dapat diidentifikasi sebagaimana tertera pada gambar berikut :



Gambar 2.3
Lintas Segmen Kereta Api Bireuen - Lhokseumawe

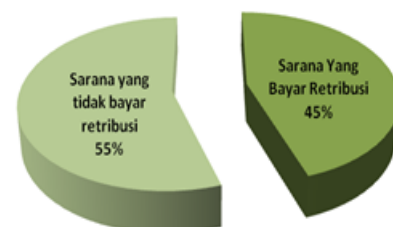
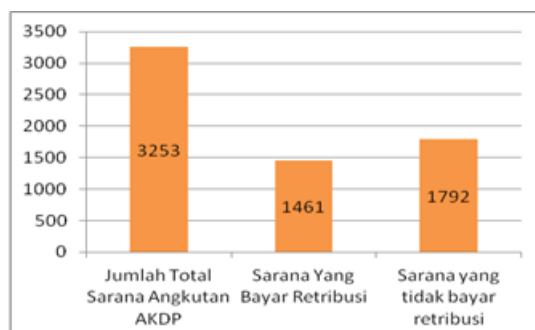
Kondisi hasil pembangunan lintas Bireuen – Lhokseumawe saat ini dapat digambarkan dalam 5 (lima) segmen yaitu Segmen Kuta Blang – Bireuen, Kuta Blang – Krueng Mane, Krueng Mane – Krueng Geukuh, Krueng Geukuh – Paloh dan Paloh – Lhokseumawe. Berdasarkan evaluasi percepatan pembangunan jalur kereta api lintas Bireuen – Lhokseumawe dapat dilakukan dari rencana stasiun Bireuen sampai stasiun Paloh dalam tahun 2019 dengan pertimbangan sudah tersedianya lahan.

JARINGAN PELAYANAN

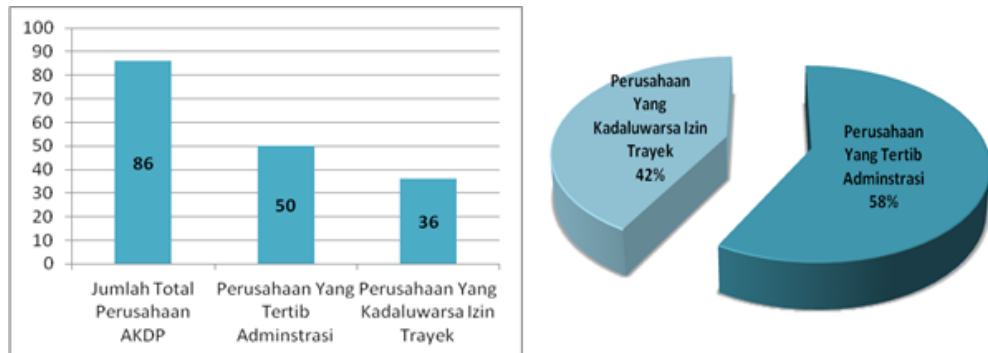
Pemerintah Aceh melalui Dinas Perhubungan memiliki tanggung jawab kewenangan dalam pelaksanaan dan pemenuhan jaringan pelayanan transportasi yang meliputi : trayek AKDP, lintas penyeberangan antar kabupaten dan angkutan perkotaan.

- Trayek AKDP

Kondisi saat ini pemerintah aceh terjadi kebocoran yang sangat besar dari pendapatan izin trayek angkutan yaitu sebesar 55,08 %. Dimana data sarana Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi Aceh sebanyak 3.253 Unit, sedangkan data armada yang membayar retribusi melalui KPS (Kartu Pengawasan Trayek) per tahun hanya sebesar 1.461 unit atau sebesar 44,91 %. Sehingga diperlukan upaya pembinaan secara konfrehensif dan pengawasan melekat melalui penertiban



Selain hal tersebut diatas terkait masa berlaku izin trayek juga masih bermasalah, dimana berdasarkan data administrasi menunjukkan bahwa jumlah Perusahaan Angkutan Umum terutama AKDP berjumlah 86 Perusahaan, yang tertib administrasi berjumlah 50 Perusahaan dan 38 Perusahaan dalam status kadaluwarsa izin trayek.



- **Penyeberangan**

Di Zona Pusat lintasan layanan angkutan penyeberangan adalah Lintasan Ulee Lheue-Balohan dan Lintasan Lamteng Ulee Lheue. Pada lintasan Ulee Lheue-Balohan untuk angkutan penumpang, pengguna jasa lebih memilih pelayanan dengan kapal cepat, namun pada kondisi-kondisi tertentu terjadi lonjakan penumpang dan kendaraan, khususnya pada saat event-event nasional yang sering dilaksanakan akhir-akhir ini di Sabang serta pada saat angkutan lebaran. Hal ini akan menyebabkan antrian yang Panjang dan menumpuknya kendaraan di Pelabuhan Ulee Lheue maupun Balohan.

Di Zona Barat hanya 1 (satu) lintasan layanan angkutan penyeberangan, yaitu lintasan Meulaboh – Sinabang. Lintasan Meulaboh – Sinabang (PP) baru beroperasi selama lebih kurang 2 (dua) tahun. Namun kehadiran lintasan ini sudah memiliki demand yang semakin baik dengan kebutuhan utama adalah jarak yang pendek untuk mencapai Kota Banda Aceh sebagai ibu kota Provinsi.

Zona Selatan Tenggara merupakan zona dengan lintasan pelayanan yang terbanyak, sebanyak 4 (empat) Lintasan yaitu Lintasan Sinabang-Labuhan

Haji, Sinabang-Singkil, Singkil-Pulau Banyak dan salah satunya merupakan lintasan antar provinsi yaitu Lintasan Singkil – Gunung Sitoli.

Dalam menilai pelayanan lintasan untuk angkutan penyeberangan digunakan indikator load factor. Di mana hingga saat ini untuk angka kendaraan, load factor dimasing-masing lintasan sudah cukup tinggi. Kendaraan tersebut selain keperluan pribadi juga untuk mengangkut kebutuhan pokok di wilayah kepulauan.

Tabel 2.9
Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan

No	Lintasan	Nilai Load factor (2017)		Ket.
		Penumpang	Kendaraan	
Zona Pusat				
1	Ulee Lheue - Balohan	0.900	1.570	
2	Ulee Lheue - Lamteng	0.990	0.740	
RATA-RATA		0.945	1.155	
Zona Barat				
3	Sinabang - Meulaboh	0.062	0.087	
RATA-RATA		0.062	0.087	
Zona Selatan - Tenggara				
4	Sinabang - Labuhan Haji	0.044	0.094	
5	Sinabang - Singkil	0.640	3.445	
6	Singkil - Pulau Banyak	0.685	1.527	
7	Singkil - Gunung Sitoli	0.517	1.664	
RATA - RATA		0.472	1.683	

- **Angkutan Perkotaan Transkutaraja**

Pelayanan Angkutan Massal Trans Kutaraja hadir di Pemerintah Aceh Sejak Bulan Mei Tahun 2016 dan lembaga pengelolanya ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Aceh Nomor 49 Tahun 2018 tentang Pembentukan UPTD Angkutan Massal Trans Kutaraja.

Dalam pelaksanaan pelayanan angkutan massal total kebutuhan fasilitas Angkutan Massal Trans Kutaraja pada 7 (koridor) sebagai berikut :

1. Koridor 1 : Pusat Kota - Darussalam
2. Koridor 2a : Pusat Kota – lambaro - Blang Bintang

3. Koridor 2b : Pusat Kota - Pel. Ulee Lheue
4. Koridor 3 : Pusat Kota - Mata le
5. Koridor 4 : Pusat Kota - Ajun - Lhoknga
6. Koridor 5 : Pusat Kota - Ulee Kareng – Blang Bintang
7. Koridor 6 : Terminal Tipe A Batoh - Syiah Kuala

Dalam melayani Angkutan Massal Trans Kutaraja di keseluruhan koridor yang telah tersebut di atas terdapat 87 armada bus dengan ukuran bus besar sebanyak 55 armada dan 32 armada untuk bus ukuran sedang. Sedangkan Halte yang melayani bus Angkutan Massal Trans Kutaraja dari setiap koridor terdapat 250 halte yang tersebar pada koridor 1 sebanyak 34 halte, koridor 2A sebanyak 56 halte, koridor 2B sebanyak 56 halte, koridor 3 sebanyak 22 halte, koridor 4 sebanyak 43 halte, koridor 5 sebanyak 21 halte, dan koridor 6 sebanyak 18 halte.

Sampai dengan saat ini, jumlah fasilitas Angkutan Massal Trans Kutaraja masih belum memenuhi total kebutuhan pelayanan kepada masyarakat. Fasilitas Angkutan Massal Trans Kutaraja yang tersedia adalah sebagai berikut :

- a. Koridor 1 : Pusat Kota – Darussalam, sebanyak 10 Armada Bus Besar dan 24 Halte Permanen serta 15 Halte Portable
- b. Koridor 2a : Pusat Kota – lambaro - Blang Bintang, sebanyak 6 Armada Bus Besar dan 18 Halte Permanen serta 9 Halte Portable
- c. Koridor 2b : Pusat Kota - Pel. Ulee Lheue, sebanyak 6 Armada Bus Besar dan 13 Halte Permanen serta 4 Halte Portable
- d. Koridor 3 : Pusat Kota - Mata le, sebanyak 3 Armada Bus Besar dan 1 Armada Bus sedang dengan 17 Halte Permanen serta 8 Halte Portable
- e. Koridor 5 : Pusat Kota - Ulee Kareng - Blang Bintang, sebanyak 4 Armada Sedang dan 18 Halte Permanen serta 5 Halte Portable

Tabel 2.10
Jaringan Infrastruktur Transkutaraja

NO	KORIDOR	Total Jumlah Penumpang (Orang)	Jumlah Penumpang/ Hari (Orang)	Jumlah Penumpang / Hari/ Bus (Orang)	Jumlah Penumpang / Hari / Rit / Bus (Orang)	Jumlah Bus (Unit)	Kapasitas Penumpang (Orang)	LOAD FACTOR (%)
1	KORIDOR I PUSAT KOTA - DARUSSALAM (PUSAT PENDIDIKAN)	1.730.097	2.403	240	40	10	70	57,21
2	KORIDOR 2A PUSAT KOTA - BLANG BINTANG (Bandara Sultan Iskandar Muda / Kab. Aceh Besar)	263.116	675	112	19	6	70	26,77
3	KORIDOR 2B PUSAT KOTA - ULEE LHEU (Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheu)	503.502	1.291	215	36	6	70	51,23
4	KORIDOR 3 PUSAT KOTA - Mata Ie (Pemukiman Wilayah Barat / Kab. Aceh Besar)	76.272	1.271	318	40	4	63	63,06
5	KORIDOR 5 PUSAT KOTA - ULEE KARENG (Pemukiman Wilayah Timur)	66.906	1.115	279	25	4	40	63,36
	JUMLAH	2.639.893	6.755	1.164	160	30	313	52,33

- **Pelayanan Penerbangan Internasional**

Pertumbuhan penumpang transit melalui Bandara Sultan Iskandar Muda (SIM) Blang Bintang semakin hari semakin meingkat, terlebih bagi jumlah penumpang dari/ke negeri jiran, sehingga diperlukan adanya upaya-upaya untuk terus meningkatkan pelayanan yang lebih baik kepada penumpang, ditambah jamaah umroh yang melakukan penerbangan internasional ke Jeddah langsung melalui Bandara SIM juga telah dimulai beberapa waktu yang lalu. Sedangkan fasilitas eksisting masih belum memenuhi standar pelayanan minimal.

Berdasarkan data eksisting jumlah penumpang penerbangan internasional yang transit di Bandara SIM pada tahun 2017 sebanyak 21.240 orang meningkat sebanyak 51,73 persen pada tahun 2018. jumlah penumpang penerbangan internasional yang transit pada tahun 2018 sebanyak 41.062 orang dengan rata-rata penumpang perbulan 3.422 orang. Kenaikan yang signifikan terhadap dua tahun yang berjalan, mendorong pelayanan sarana dan prasarana bandara SIM untuk dapat ditingkatkan secara optimal. Melalui program prioritas Dinas Perhubungan Aceh mengarahkan Bandara Sultan Iskandar Muda (SIM) sebagai pusat transit penerbangan internasional ke Jeddah (*Centre Of Umroh*).

Tabel 2.11
Jaringan Pelayanan Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda

Tahun	Jumlah Penumpang Transit	Rata-rata per bulan	Persentase (%)
2017	21,240	1,770	3.87
2018	41,062	3,422	7.48
2019	60,884	5,074	11.09
2020	80,706	6,726	14.70
2021	157,139	13,095	28.61
2022	188,123	15,677	34.26

Berdasarkan proyeksi tabel 2.11 pada tahun 2022, prediksi jumlah penumpang transit melalui penerbangan internasional sebanyak 188.123 orang dengan persentase dari total keseluruhan jumlah eksisting penumpang transit tahun 2017 - 2018 dan prediksi jumlah penumpang transit tahun 2019 - 2022 mencapai 34,26 persen. Kenaikan signifikan yang terjadi pada tahun 2021 dibandingkan tahun sebelumnya dengan pertimbangan bahwa telah dilakukan revitalisasi gedung VIP Bandara SIM, sehingga terjadi tren persentase pertumbuhan penumpang rata-rata sebesar 56,31 persen. Hal ini menjadi pertimbangan awal terhadap pengembangan program *Centre Of Umroh*.

2.4 Tantangan dan Peluang Pengembangan Pelayanan

Dalam pengembangan pelayanan transportasi di Aceh, Pemerintah daerah juga harus berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat, dalam hal ini Kementerian Perhubungan, sasaran pembangunan Dinas Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan yang tertuang di dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, khususnya untuk menurunkan angka kecelakaan dan meningkatkan pelayanan fasilitas perhubungan.

Terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah Aceh, arah pembangunan Dinas Perhubungan juga sejalan dengan strategi pengembangan jaringan prasarana

dan pengembangan system jaringan transportasi yang tertuang dalam RTRW Aceh. Tentu saja setiap pembangunan/pengembangan pelabuhan, terminal dan bandara yang berpotensi berpengaruh pada lingkungan hidup, wajib dilengkapi dengan dokumen Amdal sesuai ketentuan pelaksanaan Kajian Lingkungan Hidup Strategi (KLHS).

Beberapa tantangan dan peluang pengembangan pelayanan transportasi dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Tantangan

Secara umum pelayanan sektor Perhubungan Aceh belum dapat dikatakan optimal. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa hambatan dan tantangan antara lain:

- 1) Perlu adanya regulasi di daerah dalam pengembangan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan transportasi pelayanan seperti Qanun penyelenggaraan perhubungan, serta berbagai Peraturan lainnya yang menjabarkan secara teknis pengendalian dan pengawasan sarana dan prasarana transportasi;
- 2) Perlu adanya kejelasan dan ketegasan tentang kepemilikan dan pengelolaan aset baik prasarana, jaringan infrastruktur maupun jaringan pelayanan transportasi di seluruh Aceh sehingga selalu terkendala dalam proses pembahasan anggaran dan proses pengawasan internal;
- 3) Pengembangan transportasi multimoda yang terintegrasi dengan pengembangan transportasi umum lainnya khususnya pada kawasan perkotaan dan antar kota, baik pelabuhan (transportasi laut), bandar udara (transportasi udara), serta terminal bus AKDP/AKAP (transportasi darat);
- 4) Penataan sistem transportasi perkotaan belum dapat mengimbangi perkembangan kebutuhan angkutan umum di perkotaan (feeder dan bus rapid transit);
- 5) Perkembangan teknologi transportasi yang begitu pesat sehingga mendorong kebutuhan pelayanan sektor transportasi dihadapkan pada berbagai tanggung jawab pemerintah;

- 6) Kurangnya keterlibatan operator atau dunia usaha dan partisipasi masyarakat dalam memenuhi kebutuhan demand terhadap sarana angkutan barang dan penumpang di seluruh Aceh;
- 7) Ketimpangan dalam distribusi, supply, konektivitas jaringan pelayanan transportasi antara kawasan perkotaan dan perdesaan. Jaringan infrastruktur transportasi yang terbangun selama ini hanya terfokus pada Banda Aceh dan sebagian ibukota Provinsi di Aceh, sementara di luar ibu kota Provinsi di Aceh masih membutuhkan pengembangan fasilitas yang lebih besar.
- 8) Melalui Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah Undang-undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014, Pemerintah Provinsi khususnya Dinas Perhubungan ditetapkan untuk mengelola 9 (Sembilan) Terminal Type B, perlu dioperasionalkan sebagai pelayanan sector publik;
- 9) Kesadaran masyarakat untuk meninggalkan kendaraan pribadi dan menggunakan angkutan massal masih rendah;
- 10) Meningkatnya penumpang yang menyeberang ke kepulauan di wilayah Aceh, namun jumlah Kapal Ro-Ro Ke Pulau Weh (Sabang) dan Pulau Simeuleu (Sinabang) yang ada saat ini masih sangat terbatas;
- 11) Kewenangan Urusan Penerbangan (bandara) dan pengadaan pesawat non-niaga tidak ada pada Pemerintah Provinsi (UU.23/2014), sedangkan masih ada beberapa bandara yang menjadi kewenangan Pemerintah Kab/Kota yang perlu pengembangan untuk memenuhi standar pelayanan minimal;
- 12) Perlu konsistensi antar dokumen perencanaan dan penganggaran;
- 13) Pemeliharaan dan peningkatan infrastruktur perhubungan yang telah ada untuk menjaga standar pelayanan minimal;
- 14) Pelaksanaan penyusunan dan implementasi Bussines Plan Pelabuhan, Bandara serta Terminal sebagai peran Privatisasi pada sektor Transportasi Aceh;
- 15) Bandara Malikussaleh merupakan salah satu untuk Kawasan ekonomi khusus (KEK), perlu dipercepat proses serah terima asset.

b. Peluang

Ditengah keterbatasan yang ada, pelayanan jasa transportasi, sebenarnya memiliki peluang yang besar untuk dapat dikembangkan. Secara garis besar peluang ini dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) Penegasan kewenangan terhadap pembiayaan penyelenggaraan pembangunan dan penyediaan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan transportasi, baik Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Kab/Kota, khusus untuk manajemen dan rekayasa lalu lintas pada jalan Nasional, Menteri Perhubungan telah memberikan kemudahan dalam hal penanganan pada daerah rawan kecelakaan;
- 2) Adanya upaya penyelenggaraan pembangunan dan penyediaan infrastruktur perkeretaapian yang ditingkatkan kondisinya/ keandalannya termasuk reaktivasi jalur kereta api oleh Pemerintah Pusat;
- 3) Telah disetujuinya oleh Kementerian Dalam Negeri usulan pembentukan UPTD pengelolaan Terminal Type B dan Pengelolaan Angkutan Massal, sehingga diharapkan lebih focus dalam peningkatan pelayanan dan pendapatan asli daerah;
- 4) Adanya upaya kerja sama dengan badan usaha/swasta dalam penyediaan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan transportasi, yaitu Usulan Proyek Kerjasama Pemerintah - Badan Usaha (KPBU) yaitu: LRT Aglomerasi di Ibukota Aceh, Pengadaan unit Kapal Ro-Ro, Pengadaan Kapal Cepat dan Pengadaan Bus Feeder dan angkutan massal perkotaan (Trans Koetaradja);
- 5) Adanya wacana revisi UU 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah melalui Peraturan Pemerintah khususnya yang mengatur kewenangan penerbangan pada Pemerintah Provinsi;
- 6) Adanya upaya kerja sama dengan perguruan tinggi dalam penelitian dan kajian dalam rangka pengembangan pelayanan transportasi;
- 7) Pendayagunaan teknologi serta integrasi data dan informasi pembangunan melalui Aceh SIAT (Sistem Informasi Aceh Terpadu).

BAB III

PERMASALAHAN DAN ISU-ISU STRATEGIS PERANGKAT DAERAH

3.1 Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Pelayanan

Identifikasi permasalahan secara subsektoral berdasarkan tugas dan fungsi dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Perkembangan transportasi di Aceh saat ini lebih didominasi oleh perkembangan moda transportasi darat, yang terdiri atas lalu lintas angkutan jalan (LLAJ) dan angkutan sungai, danau dan penyeberangan (ASDP).

LLAJ merupakan bagian dari sistem transportasi yang menggunakan sarana jalan. Perkembangan kondisi saat ini menunjukkan bahwa rendahnya pelayanan angkutan umum sehingga terjadinya peningkatan penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini juga dipengaruhi kemudahan kepemilikan kendaraan bermotor. Perkembangan aktifitas manusia yang semakin kompleks menggunakan kendaraan bermotor telah mempengaruhi kondisi lingkungan hidup.

ASDP merupakan bagian sistem transportasi darat yang menggunakan sarana perairan (sungai, danau dan laut), menggunakan kapal motor atau tidak bermotor. Diantara sistem perangkutan ini, penyeberangan laut yang masih mendominasi, diantara sungai dan danau yang masih belum dioptimalkan.

a) Lalu Lintas Angkutan Jalan

Transportasi jalan merupakan transportasi dominan dalam pergerakan masyarakat di wilayah Aceh. Perkembangan angkutan jalan sangat berperan dalam pergerakan manusia dan barang, sehingga pada akhirnya mendukung perekonomian daerah dan perkembangan suatu wilayah. Beberapa permasalahan pada angkutan jalan adalah sebagai berikut:

- 1) Pengawasan penerapan batas maksimum beban jalan pada angkutan barang belum sepenuhnya efektif mengendalikan beban muatan kendaraan bermotor yang terlaksana di lapangan.
 - 2) Pelaksanaan manajemen rekayasa lalu lintas perkotaan di Provinsi Aceh masih belum terlaksana dengan baik. Keterpaduan sistem angkutan umum dengan penggunaan ruang wilayah yang menjadi tujuan utama dalam transportasi belum tercapai. Khusus untuk Kota Banda Aceh sebagai ibukota provinsi saat ini memiliki moda transportasi yang lengkap, Terminal Tipe A di Batoh, Bandara Sultan Iskandar Muda (SIM) yang melayani penerbangan domestik dan internasional, pelabuhan Malahayati dengan pelayanan angkutan barang, serta Pelabuhan Penyeberangan Ulee Lheu. Kondisi eksisting menunjukkan bahwa keseluruhan simpul di atas, belum terintegrasi secara optimal karena masing-masing moda masih berjalan terpisah. Kebijakan untuk membenah transportasi di Kota Banda Aceh seharusnya mempersiapkan angkutan umum sebagai moda transportasi yang sangat mendukung pembangunan yang berorientasi kepada keramahan lingkungan dan operasional yang efektif.
- b) Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP)
- Wilayah Aceh masih memiliki daerah yang terisolir khususnya wilayah kepulauan dan daerah pedalaman yang sangat membutuhkan ketersediaan angkutan sungai, danau dan penyeberangan. Secara umum kinerja angkutan sungai, danau dan penyeberangan masih belum optimal bagi masyarakat di beberapa daerah. Secara regulasi dibutuhkan penetapan sungai-sungai yang akan dikembangkan transportasi dan tahapan pembangunannya. Secara teknis dibutuhkan kajian lingkungan dan rencana detail pelabuhan/dermaga serta sarana kapal sesuai karakteristik wilayah sungai yang bersangkutan.

2. Transportasi Perkeretaapian

Transportasi perkeretaapian Aceh merupakan moda transportasi yang belum berfungsi dalam mengatasi pelayanan angkutan orang dan barang di wilayah Aceh. Namun pelaksanaan program perkeretaapian Aceh sudah dimulai kembali secara aktif sejak tahun 2007. Program ini diperkuat dengan menjadi bagian dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional dan Masterplan Percepatan Perluasan dan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) Koridor Sumatera, prioritas target penyelesaian MP3EI yaitu jalur Sigli – Lhokseumawe sepanjang 172 KMSp'. Merujuk kepada hasil penelitian yang dilakukan atas kerjasama Departemen Perhubungan dengan The Societe Nationale des Chemins de Fer Francais (SNCF) maka pelaksanaan program perkeretaapian Aceh diawali di Kabupaten Bireuen-Lhokseumawe karena merupakan koridor yang paling potensial dalam pengembangan layanan KA komuter/ulang alik, dan merupakan bagian dari jalur kereta api trans sumatera railway (Perkeretaapian Kota Banda Aceh).

3. Transportasi Laut

Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran lahir dengan empat pilar utama, yaitu angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim. Diantara pilar-pilar tersebut, salah satu semangat yang sangat menonjol adalah semangat reformasi dalam sektor kepelabuhanan.

Melalui penjabaran lebih mendalam pada PP 61 Tahun 2009, prioritas utama dalam reformasi tersebut adalah menghapus monopoli, menciptakan kesempatan yang lebih luas untuk investasi di sektor pelabuhan (pihak swasta dan pemerintah daerah), menciptakan kompetisi yang sehat dalam pelabuhan dan antar pelabuhan, pemisahan yang jelas antara regulator dan operator (melalui pembentukan Otoritas Pelabuhan), serta dalam rangka mengakomodir otonomi daerah di bidang kepelabuhanan.

Aceh mempunyai sejarah yang cukup gemilang dengan kepelabuhanan, dengan posisi yang sangat strategis, berhadapan langsung dengan wilayah pelayaran internasional, Aceh berpotensi untuk meningkatkan kembali aktifitas pelabuhan yang saat ini masih perlu upaya-upaya peningkatan baik dari sisi pemenuhan kebutuhan infrastruktur maupun sistem operasional pelabuhan. Pelabuhan-pelabuhan Aceh seharusnya siap sebagai pelabuhan yang memiliki daya saing untuk berperan dalam jalur utama pelayaran domestik (main sea corridor) yang menjadi penghubung kawasan Timur dan Barat Indonesia. Bentuk persaingan berupa kualitas pelayanan melalui pemenuhan infrastruktur dasar, peningkatan kompetensi Sumber Daya Manusia dan pemanfaatan teknologi modern.

Secara umum, mengacu pada indikator dan standar pelayanan tersebut di atas, kualitas pelayanan pelabuhan di Aceh masih tertinggal dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan lain yang ada di Indonesia.

Selain aktifitas pelabuhan yang masih kurang, standar kinerja pelayanan juga masih perlu ditingkatkan terutama pada pelabuhan-pelabuhan komersil. Secara administratif Aceh memiliki 11 (sebelas) pelabuhan yang terdiri dari 5 (lima) pelabuhan komersil dan 6 (enam) pelabuhan non komersil.

Mengembangkan pelabuhan Aceh untuk dapat mensejahterakan masyarakat Aceh seharusnya memiliki regulasi yang mengatur tentang pembagian peran, hirarki dan fungsi pelabuhan yang mendukung masing-masing wilayah hinterland pelabuhan.

Layanan logistik berupa kegiatan perencanaan, penanganan, dan pengendalian terhadap pengiriman dan penyimpanan barang, termasuk di dalamnya juga jasa informasi, jasa pengurusan, dan administrasi terkait yang dilaksanakan oleh penyelenggara kegiatan usaha jasa pengurusan transportasi untuk pengiriman dan penerimaan barang.

Dengan demikian pengertian Logistik yang sangat luas meliputi rantai pasok yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang melalui proses pengadaan, penyimpanan, transportasi, distribusi, dan pelayanan

penghantaran sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen, secara aman, efektif dan efisien, mulai dari titik sampai dengan titik tujuan. Pengembangan sistem transportasi Aceh dikembangkan untuk mendukung berkembangnya wilayah-wilayah di seluruh Aceh, dengan demikian peran angkutan laut dalam melayani kebutuhan logistik terutama angkutan laut perintis untuk menjangkau daerah terpencil, pulau-pulau terluar dalam kawasan perbatasan. Pelayanan angkutan laut perintis diperlukan karena secara bisnis tidak menguntungkan, maka dibutuhkan peran pemerintah untuk menjamin pelayanan angkutan dan menjaga eksistensi wilayah dan mendorong terjadinya pertumbuhan sampai dengan munculnya kemandirian pada wilayah tersebut.

4. Transportasi Udara

Perkembangan transportasi udara di Provinsi Aceh berkembang cukup baik. Sesuai dengan hirarkinya, Bandara Sultan Iskandar Muda (SIM) sebagai Bandara utama (Bandara Internasional sebagai pengumpul) di Aceh tetap menjadi prioritas dalam penuntasan pembangunan prasarana dan fasilitasnya. Sementara itu Bandara-bandara lainnya yang dikategorikan sebagai bandara pengumpan dan dikelola oleh Pemerintah Daerah masih membutuhkan beberapa prasarana dan fasilitas yang menunjang kelancaran operasional bandara-bandara tersebut.

Sertifikat Operasi Bandar Udara (Airport Operating Certificate) adalah tanda bukti terpenuhinya persyaratan keselamatan penerbangan dalam pengoperasian bandar udara yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Untuk bandar udara di Aceh hanya bandar udara Sultan Iskandar Muda yang telah memiliki sertifikat Operasi Bandar Udara. Dibutuhkan berbagai kesiapan berupa kajian dan pembangunan fasilitas sesuai yang dipersyaratkan.

Selain penerbangan internasional dan domestik, Aceh masih membutuhkan penerbangan perintis yang diharapkan akan mampu menembus keterisolasian daerah, memberi dukungan penguatan ekonomi dan perkembangan pariwisata. Keberadaan Bandara Sultan Iskandar Muda (SIM) diharapkan akan mampu menjadi HUB bagi kegiatan penerbangan perintis dan penerbangan domestik/internasional di wilayah Aceh.

Dukungan keberadaan bandara SIM sebagai kawasan bandara internasional telah diperkuat melalui Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Aceh sebagai salah satu kawasan strategis Aceh. Hal ini perlu ditindaklanjuti dengan menyiapkan penyusunan dokumen RTR untuk memberikan kejelasan pengembangan kawasan disekitar bandara SIM.

Pembangunan bandara di Aceh juga diharapkan mampu terintegrasi dengan pelaksanaan penanggulangan bencana. Keberadaan transportasi udara yang mengandalkan kecepatan akan dapat dimanfaatkan pada kejadian-kejadian bencana alam untuk evakuasi dan penyaluran distribusi logistik.

Berdasarkan Struktur Organisasi dan Tata Kerja Pemerintah Aceh berdasarkan Qanun Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Pembentukan dan susunan Perangkat Aceh dan Peraturan Gubernur Aceh Nomor : 118 tahun 2016 tentang Kedudukan, susunan organisasi tugas, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan Aceh, maka identifikasi permasalahan secara subsektoral berdasarkan tugas dan fungsi dapat diuraikan sesuai dengan tabel 3.1.

TABEL 3.1

Identifikasi Permasalahan Secara Subsektoral Berdasarkan Tugas Dan Fungsi

No	Masalah Pokok	Masalah	Akar Masalah
1	Konektivitas antar wilayah yang masih terbatas	Penataan jaringan pelayanan transportasi yang belum optimal	Ketidak jelasan kepemilikan dan pengelolaan aset infrastruktur transportasi;
		Terbatasnya prasarana dan sarana transportasi antar wilayah	Sistem transportasi masih belum optimal dalam meningkatkan efisiensi jaringan transportasi.
2	Belum optimalnya pelaksanaan penataan ruang dan lingkungan hidup	belum adanya rencana rinci tata ruang pada kawasan strategis provinsi dan rencana tata kelola lingkungan	regulasi dan kebijakan lebih rinci tentang RTR kawasan strategis implementasi aksi peneurunan efek gas rumah kaca
		Penyelesaian dan koordinasi ketersediaan lahan untuk infrastruktur yang didanai program APBN di Aceh belum sepenuhnya terlaksana	Proses penyediaan lahan membutuhkan sinkronisasi dan pendekatan yang intensif dengan berbagai pihak untuk mendukung kegiatan ini.
3	Terbatasnya akses pada daerah kepulauan dan daerah terpencil	kurangnya fasilitas dan sarana transportasi laut dan penyeberangan	kurangnya kapal penyeberangan dan fasilitas pelabuhan penyeberangan di wilayah kepulauan
4	Belum terintegrasinya infrastruktur yang memberi daya dukung pariwisata dan mitigasi kebencanaan	Pelaksanaan kegiatan belum mencapai hasil akhir	belum tersedianya infrastruktur yang mampu memberikan standar operasional pelayanan.
5	Belum maksimalnya pemanfaatan transportasi sungai, danau untuk meningkatkan perekonomian daerah pedesaan	kurangnya minat pengguna jasa memanfaatkan transportasi sungai dan danau	Fasilitas sarana, prasarana dan fasilitas keselamatan pelayaran sungai, danau yang masih sangat minim.
6	Masih tingginya angka kecelakaan transportasi yang terjadi	prasarana dan sarana transportasi yang belum memenuhi fasilitas keselamatan	Proses identifikasi terbatas penganggaran , sehingga harus menjalankan sistem perencanaan terbatas; Fasilitas keselamatan yang telah terpasang, rawan hilang/ rusak atau terkena pelebaran jalan; Masih kurangnya sosialisasi keselamatan lalu lintas; Kewenangan status jalan menjadi hambatan dalam upaya penanganan, sedangkan Kab/Kota anggaran untuk fasilitas keselamatan sangat minim.
7	Proses P3D yang telah melimpahkan kewenangan infrastruktur dan pelayanan dari kabupaten pada provinsi	5 terminal yang tidak beroperasi dikarenakan prasarana dan personil yang terbatas	terbatasnya sumber daya manusia yang berkompeten di bidang operasional terminal; prasarana di terminal masih belum memenuhi standar pelayanan minimal, perlu di rehabilitasi.
8	masih tingginya penggunaan kendaraan pribadi dari pada angkutan massal perkotaan/umum	Terbatasnya ketersediaan dan pelayanan angkutan massal perkotaan/umum	Belum memadainya bus yang sesuai dengan kebutuhan; Dari 75 bus yang direncanakan untuk pelayanan prima hanya 30 Bus yang tersedia.
		Lemahnya pengawasan dalam Pengelolaan Angkutan Massal Trans Koetaradja	Belum tersedianya media informasi di halte dan belum adanya peralatan mobile NVR (GPS+monitor+ CCTV) ; Selama ini pengawasan terhadap pengelolaan angkutan massal di lelang ke Pihak Ketiga' Keterbatasan Sumber Daya Manusia dari Dinas Perhubungan untuk pengawasan operasional angkutan massal perkotaan/umum.
9	Pelayanan sarana angkutan umum darat masih rendah	Tolak ukur kepuasan yang masih kualitatif	Belum terlaksananya survey secara komperhensif terhadap pelayanan angkutan yang diberikan;
10	Konektifitas sistem informasi dan pengawasan lalu lintas dan angkutan yang masih konvensional	Belum tersedianya suatu informasi berbasis teknologi yang memadai sebagai fungsi kontrol dan evaluasi yang mewakili realtime dan aktivitas di lapangan	masih menggunakan sistem semi laporan manual yang berdasarkan periode waktu.
11	Belum optimalnya pelayanan transportasi yang mendukung fungsi kawasan strategis di Aceh	Kewenangan yang terbatas dan keterbatasan anggaran Pemerintah Kab/Kota yang mengelola Bandar Udara di Aceh	Pemerintah Provinsi tidak mempunyai kewenangan Urusan Penerbangan sesuai dengan UU.23 Tahun 2014, sedangkan masih ada beberapa bandara yang menjadi kewenangan Pemerintah Kab/Kota yang perlu pengembangan untuk memenuhi standar pelayanan minimal;
		Pelayanan Tamu VIP pada Bandara Sultan Iskandar Muda belum optimal	Belum ada regulasi terkait dengan pengelolaan Gedung VIP Bandara Sultan Iskandar Muda.

Pada sektor Perhubungan, sesuai dengan 10 program prioritas pada RPJMA, sektor perhubungan mengemban misi utama pembangunan yang terintegrasi. Pelaksanaan pembangunan infrastruktur yang integrasi menitikberatkan pada ketersediaan prasarana transportasi yang memadai. Infrastruktur perhubungan yang telah ada saat ini dirasakan masih sangat terbatas. Hal ini berdasarkan Laporan Standar Pelayanan Minimal Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017 yang menunjukkan sebahagian besar indikator yang ada pada pencapaian Standar Pelayanan Minimal prasarana perhubungan belum terpenuhi.

Secara umum berdasarkan indikator kinerja Pemerintah Aceh, pelayanan sektor perhubungan di Aceh masih jauh dibawah rata-rata nasional. Hal ini terlihat pada tingkat aksesibilitas dan mobilitas rata-rata seluruh Kabupaten/Kota yang masih rendah dibandingkan secara nasional. Pada subsektor Perhubungan Darat mengindikasikan adanya kelemahan ketersediaan jaringan pelayanan (sarana) angkutan bus, minibus antar kabupaten/kota dalam Provinsi (AKDP). Pada subsektor perhubungan laut, keberadaan pelayaran perintis, nasional dan internasional belum optimal mendukung distribusi angkutan barang antar pulau. Demikian pula pada subsektor Perhubungan udara, angkutan udara niaga belum dapat bekerja maksimal untuk menjadi faktor pendukung percepatan pertumbuhan ekonomi masyarakat. Dari ke empat subsektor pelayanan perhubungan maka pada subsektor Perkeretaapian yang masih tertinggal jauh dari yang lainnya (minimnya prasarana, sarana, dan fasilitas pendukung). Penyelenggaraan/operasional transportasi, secara umum masih belum terlaksana dengan baik. Banyak persoalan yang belum dapat diselesaikan dan menjadi permasalahan secara tugas pokok dan fungsi. Belum optimalnya Implementasi kewenangan Pemerintah Aceh dalam sektor perhubungan berdasarkan Undang-undang Nomor 11 Tahun 2006 tentang Pemerintah Aceh, mengakibatkan belum adanya keseimbangan peran masing-masing pemerintah, pemerintah daerah provinsi dan kabupaten/kota, di samping kurangnya koordinasi antara pihak-pihak yang terlibat (BUMN, swasta dan masyarakat). Terbatasnya pelayanan di sektor perhubungan menimbulkan lemahnya kualitas

dan kuantitas pelayanan publik yang disebabkan antara lain terbatasnya prasarana/sarana pelayanan dan Standar Operasional Prosedur.

Dinas Perhubungan Aceh telah menetapkan beberapa sasaran program terkait kondisi lingkungan hidup, antara lain meningkatkan pengembangan keilmuan dan teknologi transportasi dan komunikasi yang aplikatif, efisien dan ramah lingkungan. Dalam beberapa program terdapat kegiatan yang mendukung sasaran tersebut, antara lain beberapa studi Lingkungan untuk pengembangan pelabuhan, pembangunan gedung Green Data Center dengan konsep paper less, penerapan aplikasi ITS (Intelligent Transport System) pada beberapa lokasi lalu lintas yang padat serta pengembangan angkutan massal di kota Banda Aceh. Diharapkan dengan penerapan/realisasi dari program dan kegiatan tersebut akan berpengaruh pada kualitas lingkungan hidup yang lebih baik.

3.2 Telaahan Visi, Misi, dan Program Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah

Adapun yang menjadi Visi Kepala Daerah yang menjadi dasar dalam pengembangan perencanaan pembangunan daerah Aceh, terkait dengan telaahan ini menyesuaikan Visi dan Misi Gubernur Aceh Terpilih 2017-2022. Visi Gubernur Aceh terpilih adalah *“Terwujudnya Aceh yang Damai dan Sejahtera Melalui Pemerintahan yang Bersih, Adil dan Melayani”*, sedangkan Misi yang berhubungan dengan Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Aceh adalah pada Misi ke-10, yaitu *“Pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur terintegrasi, dan lingkungan yang berkelanjutan”*. Sebagai aparatur pemerintah, Dinas Perhubungan Aceh sesuai dengan tugas dan fungsi untuk perencanaan, pengembangan dan pembangunan di sektor perhubungan, dengan output/outcome yang ingin dicapai di sektor perhubungan yaitu bertambahnya tingkat aksesibilitas serta mobilitas penumpang dan barang. Terkait dengan keterpaduan sektor perhubungan akan mendukung pembangunan yang berkualitas dan berkelanjutan sesuai dengan arah kebijakan RPJMA, Dinas Perhubungan Aceh juga merupakan salah satu perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam misi ke-1 *“Reformasi birokrasi menuju pemerintahan*

*yang adil, bersih dan melayani” dan misi ke-8 “Membangun dan mengembangkan sentra-sentra produksi, industri dan industri kreatif yang kompetitif” khususnya mendukung Program Pengembangan Destinasi Pariwisata Aceh. Peran dan fungsi Dishub Aceh untuk menyesuaikan dengan Visi dan misi tersebut adalah untuk mencapai sasaran *Meningkatkan konektivitas antar wilayah* melalui strategi *Peningkatan dan pengembangan konektivitas perhubungan laut, darat dan udara*.*

3.3 Telaahan Renstra K/L dan Renstra

Dinas Perhubungan Aceh merupakan instansi teknis yang berada di jalur koordinasi Kementerian Perhubungan. Kementerian ini memiliki jangka waktu perencanaan yang berbeda dengan Pemerintah Aceh, Renstra Kementerian Perhubungan adalah jangka waktu tahun 2015 – 2019, sedangkan Pemerintah Aceh 2017 – 2022. Hal ini membutuhkan telaahan renstra Kementerian tidak hanya pada tahun 2015-2019, tetapi juga 2020-2024.

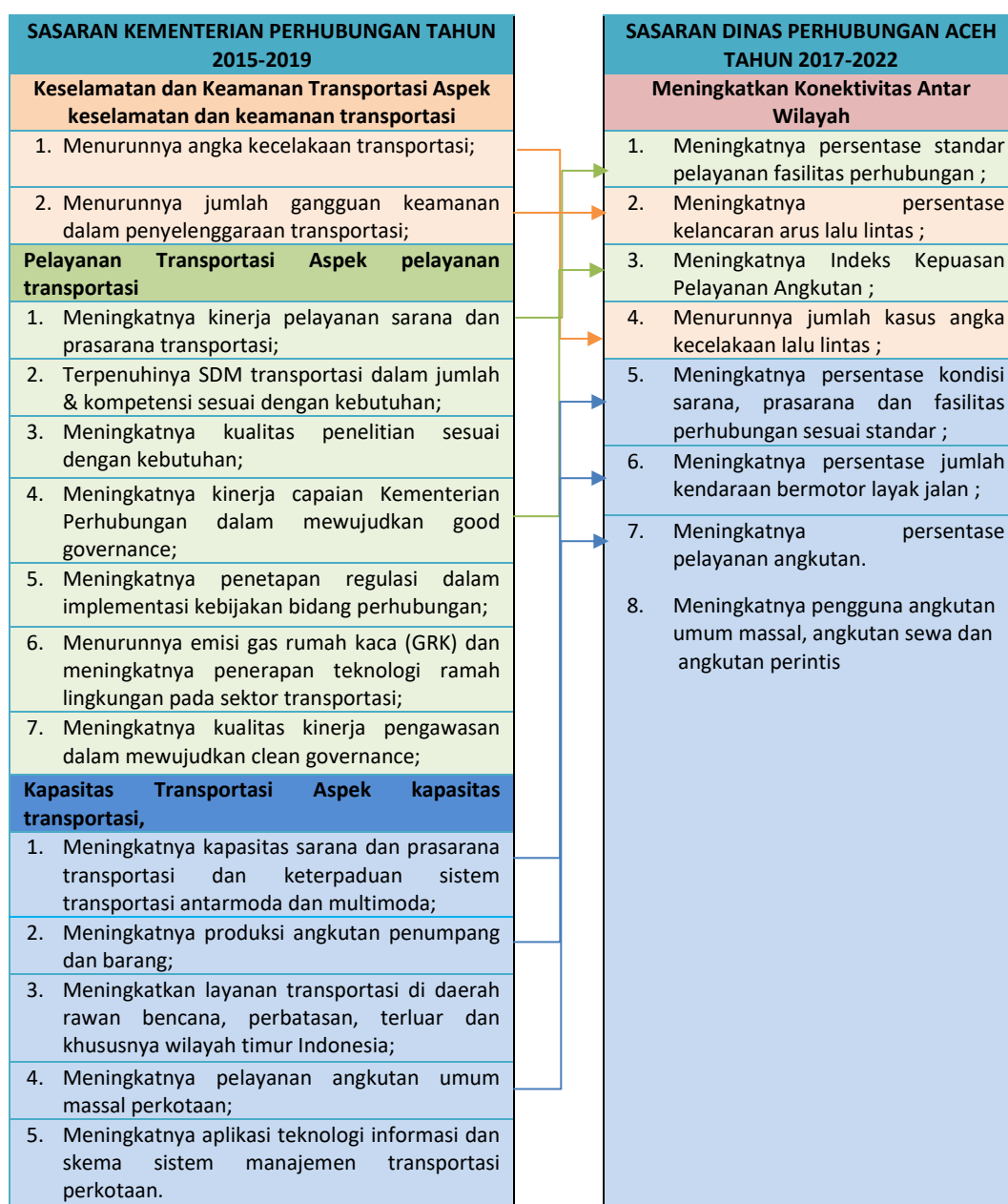
Renstra K/L Tahun 2015-2019

Sesuai rumusan Sasaran Nasional Pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014, maka sasaran pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dijabarkan dalam 3 aspek yaitu (i) keselamatan dan keamanan, (ii) pelayanan transportasi, dan (iii) kapasitas transportasi sesuai tugas dan tupoksi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015 - 2019 dikelompokkan menjadi 3 aspek, meliputi keselamatan dan keamanan, pelayanan, serta kapasitas transportasi.

Sasaran pembangunan Dinas Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan yang tertuang di dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019. Hal ini tentunya

memiliki keselarasan dan interkoneksi yang memberikan pemahaman bahwa sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan dapat dijabarkan kembali menjadi sasaran pada Dinas Perhubungan yang secara khusus difokuskan pada perencanaan dan pembangunan transportasi. Secara lebih jelasnya korelasi antara sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan dengan sasaran Dinas Perhubungan Tahun 2017-2022 sebagaimana pada diagram berikut ini.



Gambar 3.1 Sinkronisasi Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dengan Renstra Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017-2022

Faktor-faktor penghambat dan pendorong pelayanan Dinas Perhubungan yang dapat mempengaruhi pencapaian visi dan misi kepala daerah dan wakil kepala daerah yang kemudian menjadi salah satu bahan perumusan isu strategis pelayanan Perangkat Daerah.

Faktor Penghambat dari pemetaan permasalahan, adalah sebagai berikut :

- a. Ketidak jelasan kepemilikan/kewenangan dan pengelolaan aset infrastruktur transportasi;
- b. Kurangnya minat pihak swasta/Investor untuk pengoperasian transportasi angkutan umum;
- c. Terbatasnya sumber daya manusia yang berkompeten di bidang operasional transportasi;
- d. Terbatasnya pembiayaan terhadap pembangunan/Pemeliharaan jaringan infrastruktur;
- e. Tidak adanya kewenangan Urusan Penerbangan dalam UU No.23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah.

Faktor Pendorong dapat dicapai dengan indikator Kinerja/Outcome sebagai berikut :

- a. Peningkatan persentase standar pelayanan fasilitas perhubungan ;
- b. Peningkatan persentase kelancaran arus lalu lintas ;
- c. Peningkatan Indeks Kepuasan Pelayanan Angkutan ;
- d. Penurunan jumlah kasus angka kecelakaan lalu lintas ;
- e. Peningkatan persentase kondisi sarana, prasarana dan fasilitas perhubungan sesuai standar ;
- f. Peningkatan persentase jumlah kendaraan bermotor layak jalan ;
- g. Peningkatan persentase pelayanan angkutan;
- h. Peningkatan pengguna angkutan umum massal, angkutan sewa dan angkutan perintis.

3.4 Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis.

3.4.1 Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah

A. Pola Ruang

Rencana pola ruang wilayah Aceh menempatkan 53,34% dari keseluruhan wilayah berupa kawasan budidaya, (3.027.742 Ha). Kawasan budidaya Aceh merupakan kawasan yang pada umumnya dipergunakan untuk kepentingan permukiman; perkantoran, perdagangan dan jasa; industri dan pergudangan; hutan produksi; pertanian; pertambangan; wisata; dan pertahanan dan keamanan.

Sedangkan 46,66% adalah kawasan Lindung dengan luas keseluruhan 2.649.072 Ha. Kawasan lindung Aceh meliputi kawasan yang memberikan perlindungan yang tersebar di beberapa kabupaten/kota serta kawasan perlindungan strategis berupa suaka alam, kawasan pelestarian alam dan kawasan cagar budaya. Adapun kawasan lindung dimaksud meliputi:

- a. Cagar Alam Serbajadi dengan luas 311 Ha, terletak di Kabupaten Aceh Timur;
- b. Suaka Margasatwa Rawa Singkil Trumon dengan luas 75.000 Ha, terletak di Kabupaten Aceh Selatan, Kabupaten Aceh Singkil, dan Kota Subulussalam;
- c. Taman Nasional Gunung Leuser Aceh (TNGLA) dengan luas sekitar 625.146 Ha, terletak di Kabupaten Aceh Tenggara, Kabupaten Gayo Lues, Kabupaten Aceh Selatan, Kabupaten Aceh Barat Daya, Kota Subulussalam, dan Kabupaten Aceh Tamiang;
- d. Taman Wisata Alam (TWA) yaitu: TWA Pulau Weh Sabang, TWA Pinus Aceh, TWA Kepulauan Banyak, TWA Kuta Malaka, TWA Anak Laut Singkil.
- e. Taman Hutan Raya (Tahura), Tahura Pocut Meurah Intan, Tahura Teupah Selatan, dan Tahura Kapur Kedabuhan, dengan luas 1.782 Ha, terletak di Kota Subulussalam.
- f. Kawasan cagar budaya, terdiri atas:
 - 1) Peninggalan Kesultanan Aceh, berupa bangunan dan/atau situs, terletak di Kota Banda Aceh dan Kabupaten Aceh Besar;

- 2) Peninggalan Kerajaan Islam Samudera Pasai berupa bangunan dan/atau situs dan Monumen Samudera Pasai, terletak di Kabupaten Aceh Utara; dan
- 3) Peninggalan Kerajaan Aceh lainnya, tersebar di seluruh Wilayah Aceh.

Penetapan kawasan strategis didasarkan pada pengaruh yang sangat penting terhadap pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya, dan lingkungan secara bersinergi. Berdasarkan PP No. 13 tahun 2017, Kawasan strategis nasional yang ditetapkan di wilayah Aceh adalah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Sabang, Kawasan Bandar Aceh Darussalam, Kawasan Ekosistem Leuser (Provinsi Aceh), serta Kawasan Perbatasan Negara di Provinsi Aceh dan Provinsi Sumatera Utara (Provinsi Aceh dan Sumatera).

Rencana pengembangan kawasan strategis Aceh meliputi Kawasan pusat perdagangan dan distribusi Aceh atau ATDC (*Aceh Trade and Distribution Center*) tersebar di 6 (enam) zona, Kawasan agrowisata yang tersebar di 17 (tujuh belas) kabupaten/kota yang tidak termasuk ke dalam lokasi pusat *agro industry*; Kawasan situs sejarah terkait lahirnya MoU Helsinki antara Pemerintah Indonesia dengan Gerakan Aceh Merdeka; dan Kawasan khusus. Kawasan khusus sebagaimana dimaksud adalah kawasan dalam wilayah Aceh yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi-fungsi yang bersifat khusus bagi kepentingan Aceh, meliputi:

- a. Kawasan Daruddunia (Pendopo, Keraton, Makam Sultan Iskandar Muda, Taman Sari, Mesjid Raya Baiturrahman, Krueng Daroy, Taman Ghayrah; Taman Budaya, Kerkhof, Lapangan Blang Padang, Gunongan, Museum Aceh, Peuniti, Blower, dan Neusu) sebagai kawasan wisata situs sejarah di Banda Aceh;
- b. Kawasan Istana Wali Nanggroe sebagai pusat kegiatan peradaban Aceh;
- c. Kawasan industri Lhokseumawe dan sekitarnya sebagai pusat kawasan industri dan distribusi Minyak dan Gas Bumi serta industri pengembangannya;

- d. Kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Sabang sebagai kawasan yang dikelola oleh Dewan Kawasan Sabang (DKS) yang diberikan pelimpahan kewenangan oleh Pemerintah di kawasan Sabang di bidang perizinan dalam bidang perdagangan, perindustrian, pertambangan dan energy, perhubungan, pariwisata, kelautan dan perikanan, dan penanaman modal serta pelimpahan Kewenangan lainnya di bidang penataan ruang, lingkungan hidup, pengembangan dan pengelolaan usaha, dan pengelolaan aset tetap;
- e. Kawasan pengembangan ekonomi terpadu (KAPET) Bandar Aceh Darussalam sebagai kawasan penggerak pertumbuhan perekonomian di Aceh dengan wilayah kerja mencakup Banda Aceh, Aceh Besar dan Pidie;
- f. Kawasan Perbatasan Aceh di Tamiang, Subulussalam, Kutacane dan Singkil sebagai kawasan zona peristirahatan terpadu (*one stop service*);
- g. Kawasan Krueng Raya dan sekitarnya sebagai kawasan industri dan pelabuhan laut Aceh (KIPA);
- h. Kawasan Blang Bintang dan sekitarnya sebagai kawasan bandara internasional;
- i. Kawasan Mata le Japakeeh dan sekitarnya sebagai kawasan sumber mata air dan merupakan situs budaya;
- j. Kawasan Blang Sala Tiro dan sekitarnya sebagai kawasan taman safari dan wisata peternakan;
- k. Kawasan Pulau Haloban dan sekitarnya sebagai kawasan sentra perikanan;
- l. Kawasan Darussalam dan sekitarnya sebagai pusat pendidikan tinggi dan penelitian; dan
Kawasan RSUDZA dan sekitarnya sebagai Pusat Kesehatan (pengobatan, penelitian dan pendidikan).

Sehingga rencana pola ruang wilayah Aceh dapat diidentifikasi sesuai dengan tabel 3.2.

Tabel 3.2
Pola Ruang Rencana Wilayah Aceh

NO	KAWASAN	LOKASI	PENGEMBANGAN PRASARANA PERHUBUNGAN		
			PERKERETAAPIAN	LAUT	UDARA
1	PELABUHAN DAN PERDAGANGAN BEBAS	SABANG		PELABUHAN UTAMA (Pelabuhan Bebas Sabang)	Bandara Udara Pengumpan, Domestik (Maimun Shaleh)
2	KAWASAN INDUSTRI	LHOKSEUMAWA	SARANA DAN PRASARANA PERKERETAAPIAN	PELABUHAN PENGUMPUL (Lhokseumawe)	Bandara Udara Pengumpan, Domestik (Malikussaleh Shaleh)
3	BANDAR ACEH DARUSSALAM	BANDA ACEH-ACEH BESAR-PIDIE	SARANA DAN PRASARANA PERKERETAAPIAN	Pelabuhan Pengumpul Malahayati	Bandar Udara Internasional, Hub, SIM
4	KAWASAN KHUSUS				
	kawasan industri dan pelabuhan laut Aceh (KIPA)	krueng raya		Pelabuhan Pengumpul Malahayati	
	kawasan bandara internasional	Blang Bintang dan sekitarnya			Bandar Udara Internasional, Hub, SIM

B. Struktur

Rencana sistem perkotaan / pusat pelayanan pada struktur ruang Aceh meliputi PKN (Pusat Kegiatan Nasional), PKSN (Pusat Kegiatan Strategis Nasional), PKW (Pusat Kegiatan Wilayah), dan PKL (Pusat Kegiatan Lokal). PKN dan PKSN, telah ditetapkan dalam RTRWN pada Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan atas PP No.26/2008 tentang RTRWN. Untuk PKW telah diatur melalui Qanun Aceh Nomor 19 Tahun 2013 tentang RTRWA (2013-2033). Sedangkan Pusat-pusat dengan hierarki di bawah PKL, yaitu PTK (Pusat Tingkat Kecamatan) dan PTM (Pusat Tingkat Mukim) akan ditetapkan dalam RTRW Kabupaten/Kota sesuai dengan kewenangannya.

Berpedoman pada peraturan tata ruang tersebut, PKN yang ditetapkan di Aceh hanya satu yaitu PKN Kota Banda Aceh. Kawasan PKSN terdiri atas dua kota yaitu Lhokseumawe dan Sabang.

PKW yang ditetapkan adalah sebagai berikut: Langsa, Bireuen, Takengon, Meulaboh, Blangpidie, dan Subulussalam.

PKL yang ditetapkan adalah Jantho, Sigli, Meureudu, Lhoksukon, Kuala Simpang, Idi Rayeuk, Calang, Suka Makmur, Tapaktuan, Redelong, Kutacane, Blangkejeren, Singkil, dan Sinabang. Identifikasi struktur ruang Aceh dapat diuraikan sesuai dengan tabel 3.3.

Tabel 3.3
Struktur Ruang Wilayah Aceh

NO	HIERAKHI KOTA	LOKASI	PRASARANA PERHUBUNGAN			ARAHAN TATARUANG PRASARANA PERHUBUNGAN		
			DARAT	LAUT	UDARA	DARAT	LAUT	UDARA
1	PKSN	SABANG		PELABUHAN UTAMA (Pelabuhan Bebas Sabang)	Bandara Udara Pengumpuan, Domestik (Maimun Shaleh)	Tersedianya bandar udara internasional		
		LHOKSEUMAWE	TERMINAL TIPE A CUNDA	PELABUHAN PENGUMPUL (Lhokseumawe)	Bandara Udara Pengumpuan, Domestik (Malikussaleh Shaleh)			tersedianya bandar udara internasional (cargo)
2	PKN	BANDA ACEH	TERMINAL TIPE A Banda Aceh	Pelabuhan Pengumpul Malahayati	Bandar Udara Internasional, Hub, SIM	Pengembangan terminal Type A		
3	PKW	LANGSA	TERMINAL TIPE A LANGSA	PELABUHAN PENGUMPUL (Kuala Langsa)	Airstrip Kula Langsa	Pengembangan Terminal Type A dan Typ 8		
		BIREUEN	TERMINAL TIPE B BIREUEN					
		TAKENGON	TERMINAL TIPE B TAKENGON					
		MEULABOH	TERMINAL TIPE A MEULABOH					
		BLANGPIDIE	TERMINAL TIPE B BLANGPIDIE					
		SUBULUSSALAM	TERMINAL TIPE B SUBULUSSALAM					

3.4.2. Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS)

Landasan hukum pelaksanaan KLHS tercantum dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Menurut undang-undang tersebut, Kajian Lingkungan Hidup Strategis adalah rangkaian analisis yang sistematis, menyeluruh, dan partisipatif untuk memastikan bahwa prinsip pembangunan berkelanjutan telah menjadi dasar dan terintegrasi dalam pembangunan suatu wilayah dan/atau kebijakan, rencana, dan/atau program.

Setiap kegiatan yang menimbulkan konsekuensi adanya rencana usaha dan/atau kegiatan yang wajib dilengkapi dengan dokumen Amdal, maka dari itu KLHS di provinsi wajib dipastikan penyelenggaraannya, utamanya untuk kegiatan yang berpotensi :

- Meningkatkan resiko perubahan iklim;
- Meningkatkan kerusakan, kemerosotan, atau kepunahan keanekaragaman hayati;
- Meningkatkan intensitas bencana banjir, longsor, kekeringan, dan atau kebakaran hutan dan lahan khususnya di lahan kritis ;
- Menurunkan mutu dan kelimpahan SDA terutama pada daerah yang telah tergolong kritis ;
- Mendorong perubahan penggunaan dan atau alih fungsi kawasan hutan terutama pada daerah yang kondisinya telah tergolong kritis ;

- f) Meningkatkan jumlah penduduk miskin atau terancamnya keberlanjutan penghidupan sekelompok masyarakat ;
- g) Meningkatkan risiko terhadap kesehatan dan keselamatan manusia.

Selanjutnya, maka isu-isu strategis yang terkait dengan KLHS adalah sebagai berikut:

- a) Degradasi hutan/lahan gambut (antara lain karena illegal logging);
- b) Keterbatasan energi ;
- c) Pencemaran dan degradasi Lingkungan Hidup (utamanya tanah dan air);
- d) Bencana hidrometeorologi dan geologi;
- e) Alih fungsi lahan (pertanian, hutan, perkebunan dan lahan basah);
- f) Konflik sosial (lahan dan satwa);
- g) Keanekaragaman hayati.

Dari hal tersebut di atas, kegiatan pada Dinas Perhubungan khususnya pada setiap pengembangan Pelabuhan (Dermaga), Bandar Udara dan terminal, maka wajib dilengkapi dokumen Amdal khususnya yang berpotensi berpengaruh pada KLHS.

3.5 Penentuan Isu-Isu Strategis

Beberapa isu strategis terkait Sektor Perhubungan, berdasarkan faktor-faktor dari pelayanan Perangkat Daerah yang mempengaruhi permasalahan pelayanan yang ada, isu ini adalah akumulasi permasalahan pelayanan yang sering dihadapi dan peluang-peluang yang ada, maka isu strategis pada Dinas Perhubungan ditentukan sebagai berikut :

- a. Kesenjangan konektivitas transportasi antar wilayah yang telah mengakibatkan tertinggalnya pembangunan di daerah kepulauan, terisolir dan terpencil.

- b. Berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah telah mengalihkan kewenangan pengelolaan Terminal Type B yang sebelumnya dikelola oleh Kabupaten/Kota.
- c. Lonjakan pertumbuhan penduduk perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya pada tahun 2025 diperkirakan akan melebihi 500.000 orang, dengan demikian perlu merencanakan dan mengelola kebutuhan infrastruktur angkutan massal.
- d. Perencanaan sistem transportasi perkotaan yang berorientasi lingkungan sebagai upaya mereduksi pencemaran dan mengurangi polusi yang mengakibatkan pemanasan global perlu dituangkan dalam Rencana Aksi Daerah Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (RAD-GRK) sektor transportasi.
- e. Kondisi geografis pengembangan pariwisata dan upaya mitigas bencana membutuhkan sarana dan prasarana transportasi penerbangan yang memiliki karakteristik pelayanan cepat.
- f. Pengendalian terhadap penyebab kecelakaan transportasi melalui upaya-upaya pencegahan meliputi penertiban dan sosialisasi terhadap persyaratan kelaikan sarana transportasi.
- g. Peran infrastruktur transportasi belum mampu mendorong pertumbuhan ekonomi Kawasan pada pusat-pusat kegiatan untuk mengembangkan konektivitas dalam mendukung Kerja Sama Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle (IMT-GT).

Isu-isu di atas akan ditangani melalui strategi-strategi yang akan diusulkan melalui segala aspek pendanaan, baik APBN, APBA, KPBU atau sumber lainnya. Pada APBA dalam waktu 5 (lima) tahun yang akan datang diusulkan melalui program sebagai berikut :

- a. Program Pengendalian dan Pengamanan Lalu Lintas;
- b. Program Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan ;
- c. Program Peningkatan Pelayanan Angkutan;
- d. Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor.

BAB IV

TUJUAN DAN SASARAN

4.1 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Perangkat Daerah

Isu-isu strategis sektor perhubungan Aceh menjadi landasan dalam peningkatan pelayanan transportasi darat, laut udara. Peningkatan tersebut meliputi beberapa aspek antara lain keselamatan transportasi; penyediaan layanan angkutan massal serta angkutan perintis; serta pengembangan keterpaduan antar moda transportasi serta peningkatan akses transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan di daerah terdepan serta perbatasan.

4.1.1 Tujuan Jangka Menengah Sektor Perhubungan

Adapun menjadi tujuan jangka menengah sektor perhubungan adalah sebagai berikut :

- 1. Mengurangi ketimpangan antar wilayah**

Ketimpangan antar wilayah akan mampu diatasi melalui peningkatan Fasilitas Pelayanan Pelabuhan, serta diharapkan akan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah dan aksesibilitas kawasan. Bagi wilayah-wilayah kepulauan dan terisolir pembangunan transportasi akan memperhatikan secara khusus 8 (delapan) pelabuhan penyeberangan dan sarana angkutan, serta pengembangan angkutan sungai yang saat ini masih bersifat tradisional.

- 2. Pengelolaan terminal type B yang modern**

Beberapa kegiatan strategis dalam hal penyelenggaraan Terminal Tipe B untuk pelayanan di terminal yang modern diantaranya : pengoperasian kembali terminal setelah proses Personil Peralatan Pembiayaan dan Dokumen (P3D) diantaranya Terminal Tipe B Meureudu, Bireueun, Calang dan Subulussalam, serta Suka Makmue/Nagan Raya. Revitalisasi Fasilitas dan Pelayanan, Pemenuhan Sumber Daya Manusia di Terminal, Pengelolaan Retribusi untuk pendapatan asli daerah (PAD).

3. Penyediaan angkutan umum perkotaan Kota Banda Aceh yang mampu memenuhi pergerakan
Penyediaan angkutan umum perkotaan selain meningkatkan fungsi BRT Transkoetaradja, pembangunan perkeretaapian perkotaan juga menjadi kegiatan pokok. Perkeretaapian perkotaan ini akan dijalankan dengan mengedepankan pembiayaan dengan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).
4. Mitigasi efek gas rumah kaca sektor energi subsector transportasi
Salah satu upaya penting dalam langkah mitigasi efek gas rumah kaca adalah merevitalisasi kereta api lintas timur. Penggunaan moda kereta api akan mampu mengurangi kebutuhan konsumsi bahan bakar sebagai energi pada berbagai moda transportasi.
5. Penyediaan kualitas pelayanan infrastruktur transportasi yang sesuai standar yang mendukung pariwisata dan mitigasi kebencanaan
Teknologi Penerbangan menjadi hal penting bagi peningkatan sektor transportasi udara. Pemanfaatan teknologi tersebut menjadi salah satu tujuan dalam pengembangan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan sistem transportasi logistik Aceh.
6. Peningkatan keselamatan transportasi
Keselamatan transportasi menuju *zero accident* hanya dapat dilalui dengan adanya ketersediaan kualitas sumber daya manusia bidang perhubungan. *Human Error* masih menjadi persoalan serius dalam peningkatan keselamatan.
7. Pengembangan sistem transportasi dalam mendorong pertumbuhan ekonomi Kawasan
Fasilitas dan Pelayanan Bandar Udara merupakan isu penting bagi pelayanan penerbangan. Bandar Udara dapat menjadi Gerbang Ekonomi Wilayah. Selanjutnya juga dibutuhkan perangkat kelembagaan di Dinas Perhubungan dalam upaya pemerataan pertumbuhan ekonomi Kawasan. Pembentukan

UPTD Pelayanan Transportasi pada 4 (empat) zona ATDC diharapkan akan mampu memberikan pelayanan secara adil dan merata.

4.1.2 Sasaran Jangka Menengah Sektor Perhubungan

Berdasarkan tujuan-tujuan tersebut diatas, sasaran pada masing-masing bagian adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya peningkatan/perbaikan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan yang menghubungkan wilayah kepulauan dan Kawasan
2. Terwujudnya peningkatan fasilitas dan pelayanan terminal type B
3. Terwujudnya peningkatan pelayanan transportasi Transkoetaradja yang diselenggarakan secara mandiri
4. Terwujudnya penurunan tingkat emisi gas rumah kaca dari sektor energi subsektor transportasi
5. Terwujudnya infrastruktur transportasi yang sesuai standar pelayanan (Komite FAL)
6. Terwujudnya keselamatan dan keamanan transportasi
7. Fasilitas cargo perikanan Bandara Maimun Saleh – Sabang
8. Fasilitas terminal penyeberangan Internasional di Pelabuhan Kuala Langsa
9. Terwujudnya peningkatan/perbaikan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan angkutan sungai yang menghubungkan Kawasan terpencil (Angkutan Sungai Muara Situlen – Gelombang – Singkil)
10. Terbangunnya kereta api perkotaan Kota Banda Aceh dan sekitarnya

4.1.3 Indikator Sasaran Jangka Menengah Sektor Perhubungan

Untuk mengukur tercapainya tujuan dan sasaran jangka menengah Dinas Perhubungan diperlukan adanya indikator kinerjanya. Indikator dimaksud merupakan indikasi penilaian terhadap keberhasilan sasaran yang tidak tercapai. Penyajian tujuan, sasaran, dan indikator kinerja sebagaimana tabel berikut ini :

Tabel 4.1
Tujuan Dan Sasaran Jangka Menengah Pelayanan Dinas Perhubungan Aceh

NO	TUJUAN	SASARAN	INDIKATOR SASARAN	TARGET KINERJA SASARAN PADA TAHUN KE -				
				2018	2019	2020	2021	2022
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Mengurangi ketimpangan antar wilayah	Terwujudnya peningkatan /perbaikan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan angkutan penyeberangan yang menghubungkan wilayah kepulauan dan Kawasan terpencil dan terisolir	Jaringan Infrastruktur (%)	52.11	59.83	66.42	70.39	71.58
			Jaringan Pelayanan (%)	41.73	52.96	55.47	58.02	60.41
			Load Factor Penumpang (%)	0.59	0.64	0.67	0.56	0.58
			Load Factor Kendaraan (%)	1.44	1.57	1.66	1.34	1.40
2	Pengelolaan Terminal Type B yang modern	Terwujudnya Peningkatan Fasilitas dan Pelayanan Terminal Type B	Jaringan Infrastruktur	42.22	62.22	69.08	71.32	72.72
			Jaringan Pelayanan	47.22	67.22	74.08	76.32	77.72
3	Penyediaan angkutan umum perkotaan Kota Banda Aceh yang mampu memenuhi pergerakan	Terwujudnya Peningkatan pelayanan transportasi Transkoetaradja yang diselenggarakan secara mandiri	Load Factor (%)	52.33	55.33	57.22	57.64	58.2721
			Jumlah Bus	40	52	52	52	52
4	Mitigasi efek Gas Rumah Kaca sektor energi subsektor transportasi	Terwujudnya Penurunan tingkat Emisi Gas Rumah Kaca dari sektor energi subsektor transportasi	Jumlah penurunan emisi (TCO2e)	34,023.49	39,140.87	69,776.13	87,820.61	100,527.17
5	Penyediaan Kualitas pelayanan infrastruktur transportasi yang sesuai standar yang mendukung pariwisata dan mitigasi kebencanaan	Terwujudnya Bandar Udara yang mendukung penerbangan Internasional	Jumlah Rapat Koordinasi Komite Fasilitas (KOM FAL)	2/tahun	2/tahun	2/tahun	2/tahun	2/tahun
		Terwujudnya Bandar Udara yang memiliki fasilitas dukungan pariwisata dan mitigasi bencana	Jumlah Bandar Udara yang memiliki fasilitas dukungan pariwisata dan logistik/kebencanaan	1	1	1	1	1
	Penyediaan Kualitas Pelayanan infrastruktur transportasi yang mendukung penerbangan Internasional	Terwujudnya Bandar Udara sebagai Center Of Umroh	persentase pertumbuhan penumpang terhadap tahun sebelumnya (%)	7.48	11.09	14.7	28.61	34.26
6	Peningkatan Keselamatan transportasi	Mendorong terwujudnya keselamatan pelayaran rakyat	Kapal Rakyat yang memiliki surat kapal (%)	0	0.3	0.361	0.422	0.483
		Terwujudnya keselamatan dan pelayanan angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)	Rasio Izin Trayek	1 : 1363	1 : 1360	1 : 1355	1 : 1346	1 : 1344
			Persentase kepemilikan KIR Angkutan Umum	43.6	50.7	57.3	65.2	69.8
7	Pengembangan sistem transportasi dalam mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan	Fasilitas cargo perikanan Bandara Maimun Saleh - Sabang	Tahapan	-	Study Kelayakan	Pra Konstruksi	Konstruksi	Operasional
		Fasilitas terminal penyeberangan Internasional di Pelabuhan Kuala	Tahapan	-	Study Kelayakan	Pra Konstruksi	Konstruksi	Operasional
		Terwujudnya peningkatan /perbaikan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan angkutan sungai yang menghubungkan Kawasan terpencil (Angkutan Sungai Muara Situlen - Gelombang - Singkil)	Tahapan	-	DLH dan DED	Pra Konstruksi	Konstruksi	Operasional
		Terbangunnya kereta api perkotaan Kota Banda Aceh dan	Tahapan	Proposal KPBU	Study Kelayakan	Pra Konstruksi	Pra Konstruksi	Konstruksi

BAB V

STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN

Untuk mendukung program Unggulan Aceh Hebat maka Dinas Perhubungan Aceh juga berperan khususnya di sektor perhubungan, yaitu Program Unggulan “*Aceh Seumeugot*” dimana diharapkan dapat tersedianya sarana dan prasarana (infrastruktur) secara cerdas dan berkelanjutan serta terintegrasi untuk menjadi daya ungkit pembangunan ekonomi. Untuk mencapai tujuan dan sasaran Pemerintah Aceh, Strategi dan arah kebijakan yang dilakukan Dinas Perhubungan Aceh dalam lima tahun mendatang.

Dinas Perhubungan Aceh merupakan Penyelenggara Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan Sebagai Pelayanan langsung dan tidak Langsung kepada Masyarakat yang terkait dengan misi Pemerintah Aceh ke- 10.

Untuk mencapai Misi ke-10 Pemerintah Aceh yang bertujuan mengurangi ketimpangan antar wilayah akan ditempuh melalui kebijakan membangun konektivitas transportasi antar wilayah, mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan, pengembangan prasarana dan sarana transportasi yang berkeadilan, kualitas infrastruktur dan pelayanan yang memenuhi standar sesuai Keputusan Menteri Perhubungan, angkutan transkoetaradja, transportasi ramah lingkungan, kualitas pelayanan infrastruktur yang aman, nyaman dan handal, pengembangan prasarana dan sarana transportasi yang berkeadilan, keselamatan transportasi menuju *zero accident*, pengembangan prasarana dan sarana transportasi yang berkeadilan.

Adapun yang menjadi strategi bagi berbagai kebijakan yang ada sesuai tabel sebagai berikut :

Tabel 5.1
Tujuan, Sasaran, Strategi dan Kebijakan

Visi : Terwujudnya Aceh yang Damai dan Sejahtera melalui Pemerintahan yang bersih, adil dan melayani				
Misi ke-10 : Pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur terintegrasi, dan lingkungan yang berkelanjutan				
Tujuan	Sasaran	Strategi	Arah Kebijakan	Program Prioritas
Mengurangi ketimpangan antar wilayah	Terwujudnya peningkatan /perbaikan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan yang menghubungkan wilayah	Penggunaan teknologi informasi, skema pembiayaan	Membangun konektivitas transportasi antar wilayah	Peningkatan Fasilitas Pelayanan Pelabuhan untuk Pertumbuhan Ekonomi Wilayah dan Aksesibilitas Kawasan
		Penetapan kejelasan aset dan kewenangan	Mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan	Peningkatan Fasilitas dan Pelayanan 8 (delapan) Pelabuhan Penyeberangan
		Kerjasama antara Pemerintah, Pemerintah Aceh dan Pemerintah Kabupaten/kota		Pengembangan Angkutan Sungai
		Kelembagaan pengelolaan transportasi yang adil berdasarkan zona	Pengembangan prasarana dan sarana transportasi yang berkeadilan	Pengadaan Sarana Angkutan Penyeberangan
				Peningkatan Fasilitas dan Pelayanan Bandar Udara sebagai Gerbang Ekonomi Wilayah
				Pembentukan UPTD Pelayanan Transportasi pada 4 (empat) zona pengembangan transportasi
Pengelolaan Terminal Type B yang modern	Terwujudnya Peningkatan Fasilitas dan Pelayanan Terminal Type B	Penggunaan teknologi informasi, skema pembiayaan yang melibatkan sektor swasta	Kualitas Infrastruktur dan Pelayanan yang memenuhi standar sesuai Keputusan Menteri Perhubungan	Peningkatan Fasilitas dan Pelayanan 9 (sembilan) Terminal Type B
Penyediaan angkutan umum perkotaan Kota Banda Aceh yang mampu memenuhi	Terwujudnya Peningkatan pelayanan transportasi Transkoetaradja yang diselenggarakan secara mandiri	Penggunaan teknologi informasi, skema pembiayaan yang melibatkan sektor swasta	Angkutan Transkoetaradja menuju Badan Layanan Umum	Pembangunan Bus Rapid Transit perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya
				Pembangunan Kereta Api Perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya
Mitigasi efek Gas Rumah Kaca sektor energi subsektor transportasi	Terwujudnya Penurunan tingkat Emisi Gas Rumah Kaca dari sektor energi subsektor transportasi	Revitalisasi perkeretaapian Aceh Lintas Timur	Transportasi ramah lingkungan	Revitalisasi Kereta Api Lintas Timur
		Penciptaan angkutan massal perkotaan		Revitalisasi Angkutan Umum Perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya
		Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan Rencana Aksi Daerah terhadap Emisi Gas Rumah Kaca		
Penyediaan Kualitas pelayanan infrastruktur transportasi yang sesuai standar yang mendukung pariwisata dan mitigasi kebencanaan	Terwujudnya infrastruktur transportasi yang sesuai standar pelayanan (Komite FAL)	Penggunaan teknologi informasi, skema pembiayaan yang melibatkan sektor swasta	Kualitas pelayanan infrastruktur yang aman, nyaman dan handal	Peningkatan Sarana, Prasarana dan Sumber Daya Manusia Bidang Teknologi Penerbangan
		Penetapan kejelasan aset dan kewenangan	Pengembangan prasarana dan sarana transportasi yang berkeadilan	Pengembangan Jaringan Infrastruktur dan Jaringan Pelayanan Sistem Transportasi Logistik Aceh
		Kerjasama antara Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/kota		
Peningkatan Keselamatan transportasi	Terwujudnya keselamatan dan keamanan transportasi	Pemenuhan standar minimal terhadap prasarana dan fasilitas keselamatan	Keselamatan transportasi menuju <i>Zero Accident</i>	Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia Bidang Perhubungan
Pengembangan sistem transportasi dalam mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan	Fasilitas cargo perikanan Bandara Maimun Saleh - Sabang	Kelembagaan pengelolaan transportasi yang adil berdasarkan zona pengembangan	Pengembangan prasarana dan sarana transportasi yang berkeadilan	Kajian Pembangunan terminal cargo perikanan
	Fasilitas terminal penyeberangan Internasional di Pelabuhan Kuala Langsa			Kajian Peningkatan prasarana pelabuhan penyeberangan Internasional Kuala Langsa
	Terwujudnya peningkatan /perbaikan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan angkutan sungai yang menghubungkan Kawasan terpencil (Angkutan Sungai Muara Situlen - Gelombang - Singkil)			Kajian Angkutan Sungai Muara Situlen - Gelombang - Singkil
	Terbangunnya kereta api perkotaan Kota Banda Aceh dan sekitarnya			Kajian pembangunan kereta api perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya

Dari tabel di atas, dapat dilihat relevansi dan konsistensi antar pernyataan visi dan misi Pemerintah Aceh dengan merencanakan strategi dan kebijakan yang dapat tercapai melalui sasaran Dinas Perhubungan diantaranya :

- a. Untuk mewujudkan peningkatan/perbaikan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan yang menghubungkan wilayah kepulauan dan Kawasan, maka perlu merencanakan strategi dan kebijakan yang dapat dilaksanakan pada lima tahun kedepan. Strategi dalam meningkatkan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan transportasi maka perlu adanya pengembangan dalam penggunaan teknologi informasi yang terdepan untuk menghubungkan wilayah kepulauan, menentukan skema pembiayaan, penetapan kejelasan asset dan kewenangan antara Pemerintah, Pemerintah Aceh dan Pemerintah Kabupaten/Kota, serta pembentukan kelembagaan pengelolaan transportasi yang adil berdasarkan zona pengembangan transportasi. Dalam penentuan strategi tersebut, arah kebijakan yang dilakukan Dinas Perhubungan ialah membangun konektivitas transportasi antar wilayah, mendorong pertumbuhan ekonomi Kawasan dan pengembangan prasarana dan sarana transportasi yang berkeadilan.
- b. Untuk mewujudkan Peningkatan Fasilitas dan Pelayanan Terminal Type B perlu penerapan strategi yang optimal. Demi tercapainya standar pelayanan yang modern pada Terminal Type B di Aceh, maka perlu menerapkan pengembangan pelayanan fasilitas berbasis teknologi informasi kajian system informasi manajemen terminal, penerapan pelayanan e-ticketing, e-payment retribusi, aplikasi/website, check point, help point serta adanya kerjasama pengelolaan dengan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dimana keterlibatan pihak ketiga sebagai pengelola. Dengan penentuan strategi tersebut, arah kebijakan yang dilakukan Dinas Perhubungan ialah meningkatkan kualitas infrastruktur dan pelayanan yang memenuhi standar sesuai Keputusan Menteri.
- c. Untuk mewujudkan peningkatan pelayanan transportasi Transkoetaradja yang diselenggarakan secara mandiri. Dalam mengatasi permasalahan pada fasilitas angkutan umum perkotaan yang saat ini beroperasi di Ibukota Provinsi Aceh. Dinas Perhubungan menerapkan strategi dengan menggunakan teknologi informasi

serta melakukan pembiayaan yang melibatkan sektor swasta. Dengan penentuan strategi tersebut, arah kebijakannya mengarahkan angkutan Transkoetaradja menuju Badan Layanan Umum.

- d. Untuk mewujudkan penurunan tingkat Emisi Gas Rumah Kaca dari sektor energi subsektor transportasi. Dinas Perhubungan menerapkan strategi dengan adanya revitalisasi perkeretaapian Aceh Lintas Timur, penciptaan angkutan massal perkotaan serta pemantauan, evaluasi dan pelaporan rencana aksi daerah terhadap Emisi Gas Rumah Kaca. Sistem jaringan transportasi di masa yang akan datang diarahkan pada transportasi ramah Lingkungan.
- e. Untuk mewujudkan infrastruktur transportasi yang sesuai standar pelayanan (Komite FAL) maka perlu merencanakan strategi dan kebijakan yang dapat dilaksanakan pada lima tahun kedepan. Strategi dalam meningkatkan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan transportasi maka perlu adanya pengembangan dalam penggunaan teknologi informasi yang terdepan, menentukan skema pembiayaan yang melibatkan sektor swasta, penetapan kejelasan asset dan kewenangan antara Pemerintah, Pemerintah Aceh dan Pemerintah Kabupaten/Kota. Dalam penentuan strategi tersebut, arah kebijakan yang dilakukan Dinas Perhubungan ialah meningkatkan kualitas pelayanan infrastruktur yang aman, nyaman dan handal serta meningkatkan pengembangan prasarana dan sarana transportasi yang berkeadilan.
- f. Dalam mewujudkan keselamatan dan keamanan transportasi perlu menerapkan strategi dalam pemenuhan standar minimal terhadap prasarana dan fasilitas keselamatan lalu lintas, sehingga dapat diarahkan pada keselamatan transportasi menuju *Zero Accident*.
- g. Perencanaan pengembangan suatu bandar udara sebagaimana terdapat dalam Tatanan Kebandarudaraan Nasional saat ini mengedepankan pertimbangan Rencana Tata Ruang Wilayah yang menjadi arahan bagi peran, fungsi manfaat dan hirarki bandar udara. Peran yang telah ditetapkan sangat ditentukan oleh tingkat keterkaitan pengembangan fasilitas layanan bandar udara dengan pengembangan

ekonomi wilayah hinterlandnya. Akan tetapi, ketersediaan bandar udara secara nasional di beberapa wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil belum memberikan peran bagi pengembangan potensi ekonomi wilayah. Dalam Kajian Peran Bandar Udara Maimun Saleh Sabang sebagai pintu gerbang perekonomian wilayah untuk menentukan komoditas unggulan yang paling potensial untuk ekspor melalui pelayanan kargo udara, bahwa kegiatan perikanan merupakan kegiatan basis (basic activities) yang memiliki prospek untuk dikembangkan, prediksi potensi ekspor perikanan sebagai volume kargo rencana maka ditentukan tata letak terminal kargo yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan. Dalam perencanaan tersebut, penentuan strategi dapat membentuk kelembagaan pengelolaan transportasi yang adil berdasarkan zona pengembangan sehingga dapat diarahkan pada pengembangan prasarana dan sarana yang berkeadilan.

- h. Pengelolaan transportasi antar zona yang memiliki kebutuhan akses internasional adalah fasilitas pelabuhan di zona utara-timur pada terminal penyeberangan Internasional di Pelabuhan Kuala Langsa. Adanya kerjasama Indonesia – Malaysia – Thailand membuka kesempatan yang besar untuk peningkatan kapasitas pelabuhan.
- i. Penyediaan sistem jaringan transportasi yang menembus kawasan hutan konservasi/lindung menyebabkan terjadinya benturan dengan arahan fungsi peruntukan ruang bagi perlindungan lingkungan. Agar masyarakat yang tinggal dalam kawasan hutan tidak terisolasi dan dapat meningkat kesejahteraannya maka perlu dibangun jaringan transportasi berkelanjutan dengan mengintegrasikan perencanaan sistem transportasi dengan system perlindungan fungsi kawasan hutan. Transportasi sungai merupakan moda transportasi yang ramah lingkungan dan potensial untuk dikembangkan secara terintegrasi dengan upaya konservasi kawasan hutan. Pengembangan antar kawasan yang melintasi kawasan hutan, diwujudkan dengan penyediaan infrastruktur kolaborasi dan penguatan regulasi.

- j. Peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi yang signifikan setiap tahun menyebabkan terjadinya kemacetan pada ruas jalan raya di Kota Banda Aceh dan sekitarnya. Penambahan volume jalan beserta pelayanan yang kian menurun, kebutuhan pembebasan lahan yang akan semakin rumit beserta konflik yang akan terjadi, dan keadaan lingkungan yang tidak stabil. Transportasi umum di Kota Banda Aceh saat ini mempunyai kecenderungan mengalami penurunan jumlah penumpang. Penanganan problema transportasi Kota Banda Aceh saat ini telah berupaya mengoperasikan *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dimulai sejak Tahun 2016. Hambatan lalu lintas menjadi suatu kelemahan pengoperasian BRT serta kebutuhan permintaan waktu tempuh yang cepat dan bebas hambatan menjadikan BRT bukan pilihan prioritas masyarakat. Masyarakat masih sangat nyaman dan mudah mengakses suatu tujuan dengan kendaraan pribadi. Dalam hal ini, BRT memiliki kekurangan dalam hal kecepatan dan waktu tempuh jika dibandingkan dengan Kereta api perkotaan. BRT lebih tepat dimanfaatkan sebagai *feeder* bagi angkutan perkotaan.

BAB VI

RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN

Untuk mewujudkan arah kebijakan guna mendukung tujuan dan sasaran jangka menengah SKPA, maka rencana program dan kegiatan, indikator kinerja, kelompok sasaran, dan pendanaan indikatif yang akan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Aceh pada periode 5 (lima) tahun yang akan datang dapat dilihat pada Tabel 6.1.

6.1 Rencana Program dan Kegiatan

Peran dan fungsi Dinas Perhubungan Aceh sesuai Visi dan misi Pemerintah Aceh adalah menjadi bagian dari misi ke-10 yaitu Pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur terintegrasi, dan lingkungan yang berkelanjutan. Capaian peran Dinas Perhubungan yang dikaitkan dengan The Sustainable Development Goals (SDGs) atau Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) tetap berpedoman pada tujuan ke-9 yaitu Membangun infrastruktur kuat, mempromosikan industrialisasi berkelanjutan, dan mendorong inovasi. Jadi pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur prasarana dan sarana perhubungan tetap menjadi focus dalam rumusan program dan kegiatan rencana kerja Dinas Perhubungan.

Pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya dan upaya dalam mengantisipasi berbagai permasalahan di Bidang Perhubungan Aceh, maka disusun program kerja dengan mengacu pada rancangan Qanun RPJMA Tahun 2017-2022 yang akan dilaksanakan pada tahun 2019 yaitu program-program terkait belanja langsung dan tidak langsung. Untuk belanja tidak langsung terdiri atas :

1. Program Pelayanan Administrasi Perkantoran, mencakup 11 kegiatan;
2. Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur, mencakup 9 kegiatan;
3. Program Peningkatan Disiplin Aparatur, mencakup 1 kegiatan;
4. Program Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Aparatur, mencakup 2 kegiatan;

Belanja langsung terkait dengan program strategis adalah sebagai berikut :

1. Program Peningkatan Pelayanan Angkutan, mencakup 13 kegiatan yaitu :
 - a. Kegiatan penyuluhan bagi para sopir.juru mudi untuk peningkatan keselamatan penumpang

- b. Peningkatan disiplin masyarakat menggunakan angkutan
 - c. Kegiatan temu wicara pengelola angkutan umum guna meningkatkan keselamatan penumpang
 - d. Kegiatan uji kelayakan sarana transportasi guna keselamatan penumpang
 - e. Kegiatan penciptaan keamanan dan kenyamanan penumpang di lingkungan terminal
 - f. Kegiatan pengawasan peralatan keamanan dalam keadaan darurat dan perlengkapan pertolongan pertama
 - g. Kegiatan penataan tempat-tempat pemberhentian angkutan umum
 - h. Kegiatan penciptaan pelayanan cepat, tepat, murah dan mudah
 - i. Kegiatan pengumpulan dan analisis data base pelayanan jasa angkutan
 - j. Pengembangan sarana dan prasarana pelayanan jasa angkutan
 - k. Kegiatan sosialisasi/penyuluhan ketertiban lalu lintas dan angkutan
 - l. Kegiatan koordinasi dalam peningkatan pelayanan angkutan
 - m. Peningkatan disiplin angkutan umum
2. Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan mencakup 1 kegiatan yaitu Pembangunan Sarana Perhubungan Laut. Kegiatan ini hanya berlaku yang pada tahun 2018 untuk tahun selanjutnya kegiatan tersebut pindah pada program Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan.
3. Program Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan, mencakup 11 kegiatan yaitu;
- a. Perencanaan dan Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan;
 - b. Koordinasi dalam pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan;
 - c. Pembangunan prasarana perhubungan laut;
 - d. Pembangunan sarana perhubungan laut;
 - e. Pembangunan prasarana perhubungan udara;
 - f. Monitoring, evaluasi dan pelaporan;
 - g. Pembangunan prasarana perhubungan darat;
 - h. Penyediaan sarana perhubungan darat;
 - i. Rehabilitasi/pemeliharaan fasilitas perhubungan;
 - j. Penyusunan regulasi Bidang Perhubungan;
 - k. Pembangunan sarana Perhubungan Udara.

Kegiatan prioritas pada program ini meliputi Peningkatan Fasilitas Pelayanan Pelabuhan untuk Pertumbuhan Ekonomi Wilayah dan Aksesibilitas Kawasan, Peningkatan Fasilitas dan Pelayanan 8 (delapan) Pelabuhan penyeberangan, Pengembangan Angkutan Sungai, Pengadaan sarana angkutan penyeberangan, peningkatan fasilitas dan pelayanan bandar udara sebagai gerbang ekonomi wilayah, pembentukan UPTD pelayanan Transportasi pada 4 (empat) zona pengembangan transportasi, Peningkatan Fasilitas dan Pelayanan 9 (sembilan) Terminal Type B, Pembangunan Bus Rapid Transit perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya, Pembangunan Kereta Api Perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya, Revitalisasi Kereta Api Lintas Timur, Revitalisasi Angkutan Umum Perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya, Peningkatan Sarana, Prasarana dan Sumber Daya Manusia Bidang Teknologi Penerbangan, Pengembangan Jaringan Infrastruktur dan Jaringan Pelayanan Sistem Transportasi Logistik Aceh, Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia Bidang Perhubungan, Kajian Pembangunan terminal cargo perikanan, Kajian Peningkatan prasarana pelabuhan penyeberangan Internasional Kuala Langsa, Kajian Angkutan Sungai Muara Situlen - Gelombang – Singkil serta Kajian pembangunan kereta api perkotaan Banda Aceh dan sekitarnya.

4. Program Pengendalian dan Pengamanan Lalu Lintas, mencakup 8 kegiatan yaitu :
 - a. Pengadaan rambu-rambu lalu lintas
 - b. Pengadaan marka jalan
 - c. Pengadaan pagar pengaman jalan
 - d. Pengadaan deliniator
 - e. Pengadaan traffic light
 - f. Pembangunan zona keselamatan lalu lintas jalan
 - g. Pengadaan cermin tikungan
 - h. Pengadaan lampu penerangan jalan pada daerah rawan kecelakaan
5. Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor, mencakup 1 kegiatan yaitu Pembangunan Balai pengujian Kendaraan Bermotor. Kegiatan ini hanya dianggarkan pada tahun 2018 dikarenakan kegiatan tersebut milik Dana Otsus Kabupaten/Kota (DOKA) sehingga tahun selanjutnya tidak dianggarkan kembali.

Program dan kegiatan yang disusun dalam Rencana Strategis (RENSTRA) Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017 – 2022.

6.2 Pendanaan

Kerangka pendanaan Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017 – 2022 menjelaskan belanja yang terdiri dari belanja tidak langsung dan belanja langsung, serta kapasitas riil. Disamping itu, dijelaskan juga indikasi rencana program yang disertai dengan kebutuhan pendanaan Tahun 2017 – 2022. Secara rinci dapat dilihat pada tabel 6.1 dan 6.2 (terlampir) dibawah ini :

Tabel 6.1
Kerangka Pendanaan Pembangunan Aceh Tahun 2017 – 2022

Program/Kegiatan	2018	2019	2020	2021	2022
Belanja Langsung	155,963,592,752	358,865,997,986	494,984,582,046	496,804,883,256	551,237,815,904
Program Pelayanan Administrasi perkantoran	8,509,796,250	8,690,595,198	11,370,876,184	11,370,876,184	11,970,876,184
Program Peningkatan sarana dan prasarana aparatur	3,235,493,178	21,247,156,078	18,875,292,062	11,588,220,592	11,688,220,592
Program peningkatan disiplin aparatur	11,900,000	268,650,000	350,000,000	438,000,000	350,000,000
Program peningkatan Kapasitas Sumber Daya Aparatur	1,180,000,000	1,729,000,000	2,721,000,000	2,808,000,000	2,790,000,000
Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan	35,087,942,302	7,255,000,000	PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas		
Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan LLAJ	6,500,000,000	PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan			
Program Peningkatan Pelayanan Angkutan	13,240,000,000	13,661,061,070	16,784,460,000	21,269,960,000	25,565,910,000
Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan	46,943,026,684	4,500,000,000	PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas		
Program Pengendalian dan Pengamanan Lalu Lintas	44,209,934,338	50,272,638,815	40,547,657,000	27,100,000,000	31,600,000,000
Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor	3,545,500,000	5,811,710,000	PROGRAM INI MILIK DOKA, HANYA ADA DI TAHUN 2018.		
Program Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan *	-	245,430,186,825	404,335,296,800	422,229,826,480	467,272,809,128

Rencana kebutuhan anggaran Dinas Perhubungan pada bagian belanja langsung berada pada kisaran nilai 200 sampai 1 triliun per tahun. Tahun 2020 membutuhkan rencana biaya paling besar (Rp 1.091.266.160.846,-) dan biaya paling kecil pada tahun 2018 (Rp 229.723.994.843,-).

Program Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan merupakan program yang paling banyak menyerap kebutuhan anggaran. Pada program ini direncanakan pada tahun 2019 – 2021 akan dilaksanakan pembangunan kapal ferry (Ro-Ro) untuk lintasan Ulee Lheue – Balohan dan lintasan Simeulue – Pantai Barat. Selain hal tersebut terdapat juga peningkatan beberapa pelabuhan penyeberangan yang membutuhkan biaya per tahunnya sekitar Rp 50.000.000.000,-.

Program prioritas lainnya yang membutuhkan biaya besar adalah revitalisasi terminal pada tahun 2019 – 2021 membutuhkan rencana biaya sebesar Rp 162.913.800.000,- dan

pengadaan Bus Trans Koetaradja pada tahun 2019 – 2021 membutuhkan rencana biaya sebesar Rp 33.722.103.941,- .

BAB VII

KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

Indikator kinerja Dinas Perhubungan Aceh yang secara langsung menunjukkan kinerja yang akan dicapai dalam lima tahun mendatang sebagai komitmen untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran Pemerintah Aceh. Indikator kinerja dimaksud mengacu pada tujuan dan sasaran RPJMA ini ditampilkan dalam Tabel dibawah ini.

Tabel 7.1

Indikator Kinerja SKPA yang Mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPJMA

NO	Indikator	Kondisi Kinerja Pada Awal Periode RPJMD	Satuan	Target Capaian Setiap Tahun					Kondisi Kinerja Pada Akhir Periode RPJMD
		Tahun 0		Tahun 1	Tahun 2	Tahun 3	Tahun 4	Tahun 5	
1	Jaringan Infrastruktur Perzona								
	Jaringan Infrastruktur	52.11	%	52.11	59.83	66.42	70.39	71.58	71.58
	Jaringan Pelayanan	41.73	%	41.73	52.96	55.47	58.02	60.41	60.41
	Load Factor Penumpang	0.47	%	0.59	0.64	0.67	0.56	0.58	0.58
	Load Factor Kendaraan	1.68	%	1.44	1.57	1.66	1.34	1.40	1.40
2	Infrastruktur Fasilitas Terminal								
	Jaringan Infrastruktur	42.22	%	42.22	62.22	69.08	71.32	72.72	72.72
	Jaringan Pelayanan	47.22	%	47.22	67.22	74.08	76.32	77.72	77.72
3	Transkoetaradja								
	Load Factor	52.33	%	52.33	55.33	57.22	57.64	58.27	58.27
	Jumlah Bus	30	Unit	40	52	52	52	52	52
4	Jumlah penurunan emisi Gas Rumah Kaca	34,023.49	TCO _{2e}	34,023.49	39,140.87	69,776.13	87,820.61	100,527.17	100,527.17
5	Fasilitas Penerbangan								
	Rapat Koordinasi Komite Fasilitas (KOM FAL)	0	Kegiatan	2/tahun	2/tahun	2/tahun	2/tahun	2/tahun	2/tahun
	Bandar Udara yang memiliki fasilitas dukungan pariwisata dan logistik/kebencanaan	0	Unit	1	1	1	1	1	5
	Center of Umroh	7.48	%	7.48	11.09	14.70	28.61	34.26	34.26
6	Keselamatan Transportasi								
	Kapal Rakyat yang memiliki surat kapal	0	%	0	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5
	Rasio Izin Trayek	1 : 1363	Unit	1 : 1363	1 : 1360	1 : 1355	1 : 1346	1 : 1344	1 : 1344
	Kepemilikan KIR Angkutan Umum	43.6	%	43.6	50.7	57.3	65.2	69.8	69.8
7	Perencanaan Pengembangan Sistem dan Multimoda								
	Cargo perikanan Bandara Maimun Saleh - Sabang	0	Tahapan	-	Study Kelayakan	Pra Konstruksi	Konstruksi	Operasional	Operasional
	Terminal penyeberangan Internasional di Pelabuhan Kuala Langsa	0	Tahapan	-	Study Kelayakan	Pra Konstruksi	Konstruksi	Operasional	Operasional
	Angkutan Sungai Muara Situlen - Gelombang - Singkil	0	Tahapan	-	DLH dan DED	Pra Konstruksi	Konstruksi	Operasional	Operasional
	Kereta api perkotaan Kota Banda Aceh dan sekitarnya	0	Tahapan	Proposal KPBU	Study Kelayakan	Pra Konstruksi	Pra Konstruksi	Konstruksi	Konstruksi

Dari tabel di atas dapat diinformasikan indikator-indikator kinerja Dinas Perhubungan yang mengacu pada tujuan dan sasaran RPJMA, setiap indikator akan dicapai dengan rencana program dan kegiatan pada masa lima tahun yang akan datang.

1. Jaringan Infrastruktur Perzona

Kondisi jaringan infrastruktur masing-masing zona dapat diukur melalui penilaian prosentase. Pada masing-masing zona terdapat jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi darat, laut dan udara. Prosentase jaringan prasarana menggambarkan kondisi terminal type B, pelabuhan penyeberangan dan laut, serta bandar udara yang menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Aceh. Saat ini kondisi jaringan infrastruktur prasarana adalah kurang baik (52%). Penilaian prosentase jaringan pelayanan diukur melalui perbandingan jumlah sarana yang tersedia dengan kebutuhannya (42%).

Pelayanan lintas penyeberangan menjadi target kinerja strategis dan membutuhkan berbagai penanganan baik pada lintasan pelayanan maupun prasarana pelabuhan. Indikator kinerja pada aspek ini ditetapkan dengan *load factor* penumpang dan kendaraan. Optimalnya kondisi pelayanan berada pada tingkat lebih kurang 70% (0,7).

2. Infrastruktur Fasilitas Terminal

Kondisi infrastruktur fasilitas terminal dinilai dari tingkat kondisi fasilitas pokok dan penunjang dari 9 terminal tipe B. Adapun kondisi eksisting terminal saat ini adalah 42% (rusak berat). Kondisi paling optimum adalah terminal Kuala Simpang (55%) dan Sigli (50%). Sedangkan terminal yang mengalami kondisi fasilitas paling minimum adalah terminal Suka Makmue (33%).

Kondisi jaringan pelayanan merupakan pemenuhan terhadap fasilitas yang dipersyaratkan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan. Rincian standar pelayanan ini memuat Pelayanan Keselamatan, Pelayanan Keamanan, Pelayanan Keandalan/Keteraturan, Pelayanan Kenyamanan, Pelayanan Kemudahan/Keterjangkauan dan Pelayanan Kesenjajaran.

3. Trans Koetaradja

Kondisi angkutan massal Transkutaraja dengan 5 Koridor yang melayani pusat Kota Banda Aceh dengan Darussalam (Koridor 1), Pusat Kota – Lambaro – Bandara Sultan Iskandar Muda (Koridor 2A) dan Pusat Kota – Pelabuhan Uleelheue (Koridor 2B), Pusat Kota – Mata Ie (Koridor 3) dan Pusat Kota Ulee Kareng – Bandara Sultan Iskandar Muda (Koridor 5). Pelayanan angkutan massal di zona pusat tersebut menghubungkan antara Kota Banda Aceh dan Kabupaten Aceh Besar. Penilaian prosentase jaringan pelayanan diukur melalui perbandingan jumlah sarana yang tersedia kebutuhannya dengan jumlah bus saat ini 30 unit bus (52%). Indikator kinerja pada aspek ini juga memperhatikan optimalnya nilai *load factor* penumpang.

4. Jumlah Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca

Proyeksi emisi GRK provinsi aceh sebesar 7,59 juta TCO₂e dan meningkat di tahun 2022 sebesar 10,31 juta TCO₂e yang dihasilkan oleh sektor energi dari transportasi, rumah tangga, komersial, industry dan lainnya. Bila dilakukan mitigasi maka peningkatan emisi di tahun 2022 menjadi 9,91 juta TCO₂e. Kondisi saat ini dalam penurunan Emisi Gas Rumah Kaca adalah kegiatan *Bus Rapid Transit* (BRT) yang saat ini telah di implementasikan di ibukota Provinsi Aceh yaitu Trans Koetaradja. Adapun kegiatan saat ini Trans Koetaradja mampu menurunkan emisi sebesar 34.023,49 TCO₂e.

5. Fasilitas Penerbangan

Peranan perhubungan udara memiliki implikasi langsung terhadap perekonomian dan pariwisata. Kinerja pelayanan penerbangan akan diukur melalui jumlah bandar udara yang mampu memberikan dampak signifikan dari tersedianya bandar udara. Untuk bandar udara Internasional, Kepala Dinas Perhubungan sebagai ketua komite fasilitasi bandar udara wajib menyelenggarakan pertemuan dalam rangka menjamin terfasilitasinya kebutuhan berbagai pihak dari adanya penerbangan internasional.

6. Keselamatan Transportasi

Fokus peningkatan keselamatan akan diarahkan pada sektor pelayaran dan angkutan jalan. Pada sektor pelayaran, Dinas Perhubungan memiliki kewajiban

untuk terselenggaranya keselamatan pelayaran rakyat. Indikator yang dapat menjadi ukuran adalah faktor administrasi perkapalan, yang meliputi sertifikat pengawakan, sertifikat keselamatan, sertifikat kecakapan kapal dan surat ukur kapal.

Keselamatan lalu lintas angkutan jalan akan dapat dinilai melalui kelayakan kendaraan angkutan umum, dengan diterbitkannya KEUR. Kinerja jaringan pelayanan angkutan umum juga dapat dinilai dengan perbandingan jumlah trayek yang dikeluarkan dengan kebutuhan terhadap angkutan umum.

7. Perencanaan Pengembangan Sistem dan Multimoda

Dalam membangun sistem transportasi terpadu di Aceh, Keberadaan perencanaan dan penelitian infrastruktur transportasi merupakan upaya penyiapan dokumen-dokumen perencanaan meliputi : Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study), Studi Kelayakan (Feasibility Study), Rencana Induk (Master Plan), Studi Amdal dan regulasi untuk mengejar tingkat aksesibilitas dan konektivitas.

BAB VIII

PENUTUP

Proses penetapan program strategis pengembangan transportasi Aceh telah dilaksanakan dengan mempertimbangkan kebutuhan transportasi pada masa yang akan datang, data dukung yang digunakan berpedoman pada perencanaan-perencanaan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan serta Peraturan Gubernur Nomor 102 Tahun 2014 tentang Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) Aceh Tahun 2015-2030. Memperhatikan perubahan-perubahan lingkungan strategis wilayah Aceh maka perlu evaluasi terhadap Tatrabil Aceh yang dapat berpengaruh terhadap program prioritas yang telah ditetapkan.

Pelaksanaan program pengembangan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan transportasi Aceh akan diikuti dengan pemenuhan sumber daya manusia untuk mendukung penyelenggaraan transportasi yang melayani dengan adil serta mendorong pertumbuhan ekonomi. Pemenuhan sumber daya manusia untuk mendukung pelaksanaan program didasarkan pada kualifikasi dan kompetensi yang sesuai kebutuhan.

Program pengembangan jaringan infrastruktur dan jaringan pelayanan transportasi Aceh yang menjadi rencana strategis Dinas Perhubungan Aceh Tahun 2017 – 2022 membutuhkan dukungan kebijakan dan keberpihakan anggaran yang cukup signifikan. Pengembangan transportasi yang selama ini terabaikan dan tidak merata wilayah Aceh diharapkan akan mampu diatasi pada masa pembangunan jangka menengah yang akan datang. Kekurangan pendanaan dari sumber anggaran Pemerintah Aceh dapat ditempuh skema pembiayaan melalui Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), Hibah dan sumber pembiayaan lainnya.

LAMPIRAN



TABEL 2.2
ANGGARAN DAN REALISASI PENDANAAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN ACEH
PROVINSI ACEH

NO	URAIAN	ANGGARAN PADA TAHUN KE -					REALISASI ANGGARAN TAHUN KE -					RASIO ANTARA REALISASI DAN ANGGARAN TAHUN KE -					RATA - RATA PERTUMBUHAN	
		2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016	1	2	3	4	5	ANGGARAN	REALISASI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
A	PROGRAM PELAYANAN ADMINISTRASI PERKANTORAN	7,313,706,900	7,434,207,397	6,623,497,950	9,510,611,714	8,725,078,052	6,168,743,616	6,854,242,269	6,298,971,928	8,947,133,316	8,378,556,776	0.84	0.92	0.95	0.94	0.96	1.07	1.10
1	Penyediaan Jasa Surat Menyurat	35,400,000	20,000,000	32,000,000	30,000,000	40,000,000	24,481,790	19,956,520	17,851,389	20,607,105	24,886,747	0.69	1.00	0.56	0.69	0.62	1.11	1.02
2	Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik	1,139,400,000	1,129,800,000	1,285,200,000	1,491,251,724	1,782,029,552	1,035,022,451	1,057,199,621	1,233,999,819	1,403,842,817	1,752,679,207	0.91	0.94	0.96	0.94	0.98	1.12	1.14
3	Penyediaan Jasa Administrasi Keuangan	2,935,740,000	2,327,140,000	-	-	-	2,289,586,800	2,101,350,000	-	-	-	0.78	0.90	0.00	0.00	0.00	0.79	0.92
4	Penyediaan Jasa Kebersihan Kantor	535,600,000	648,942,500	641,362,500	786,095,000	896,655,000	527,864,000	604,661,000	614,673,000	736,435,000	879,215,000	0.99	0.93	0.96	0.94	0.98	1.14	1.14
5	Penyediaan Alat Tulis Kantor	456,212,750	390,881,550	404,990,700	603,813,000	602,269,000	454,739,475	384,707,000	403,790,000	603,728,000	601,094,000	1.00	0.98	1.00	1.00	1.00	1.10	1.10
6	Penyediaan Barang Cetak dan Penggandaan	414,819,550	314,413,750	361,040,250	340,213,500	321,711,000	378,893,600	310,930,900	360,738,925	339,136,125	321,064,150	0.91	0.99	1.00	1.00	1.00	0.95	0.97
7	Penyediaan Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan Kantor	24,967,600	28,003,500	32,201,500	34,558,500	34,558,500	24,793,500	27,934,000	32,201,500	34,473,000	34,457,000	0.99	1.00	1.00	1.00	1.00	1.09	1.09
8	Penyediaan peralatan dan perlengkapan kantor	65,000,000	811,584,097	55,600,000	1,484,440,000	223,400,000	64,712,000	740,402,000	52,000,000	1,466,527,000	220,410,300	1.00	0.91	0.94	0.99	0.99	9.85	9.97
9	Penyediaan Bahan Bacaan dan Peraturan Perundang-undangan	47,958,000	48,678,000	39,748,000	20,340,000	18,960,000	32,416,000	31,065,000	38,877,000	20,210,000	18,899,000	0.68	0.64	0.98	0.99	1.00	0.82	0.92
10	Penyediaan Makanan dan Minuman	374,545,000	324,494,000	189,955,000	363,070,000	522,195,000	262,052,000	264,558,500	178,818,500	316,807,000	418,481,000	0.70	0.82	0.94	0.87	0.80	1.20	1.19
11	Rapat-Rapat Koordinasi dan Konsultasi ke Luar Daerah	1,071,950,000	1,390,270,000	1,440,500,000	1,287,764,000	884,100,000	1,064,116,000	1,311,477,728	1,316,656,995	1,208,246,044	877,269,372	0.99	0.94	0.91	0.94	0.99	0.98	0.97
12	Penyediaan Jasa Hari-Hari Besar	212,114,000	-	-	-	-	10,066,000	-	-	-	-	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-
13	Peningkatan Pelayanan Administrasi Perkantoran	-	-	2,140,900,000	3,069,065,990	3,399,200,000	-	-	2,049,364,800	2,797,121,225	3,230,101,000	0.00	0.00	0.96	0.91	0.95	1.27	1.26
B	PROGRAM PENINGKATAN SARANA DAN PRASARANA APARATUR	9,109,565,000	8,033,713,000	6,920,051,311	7,195,980,200	1,818,298,000	8,561,982,275	7,775,327,576	6,655,431,820	6,876,591,334	1,752,926,928	0.94	0.97	0.96	0.96	0.96	0.76	0.76
1	Pembangunan Gedung Kantor	6,705,180,000	4,707,753,000	1,371,179,839	-	-	6,228,227,000	4,550,921,000	1,223,600,000	-	-	0.93	0.97	0.89	0.00	0.00	0.33	0.33
2	Pengadaan Kendaraan Dinas/Operasional	-	-	-	4,685,386,300	-	-	-	-	4,562,718,925	-	0.00	0.00	0.00	0.97	0.00	-	-
3	Pengadaan Perlengkapan Gedung Kantor	-	318,700,000	343,250,000	67,250,000	-	-	284,639,000	342,700,000	54,417,000	-	0.00	0.89	1.00	0.81	0.00	0.42	0.45
4	Pengadaan Peralatan Gedung Kantor	311,560,000	359,500,000	1,078,275,000	-	-	309,673,000	355,373,000	1,076,014,425	-	-	0.99	0.99	1.00	0.00	0.00	2.08	2.09
5	Pengadaan Mebeleur	-	654,530,000	270,121,000	-	-	-	648,167,000	269,962,000	-	-	0.00	0.99	1.00	0.00	0.00	0.41	0.42
6	Pengadaan Komputer	512,500,000	236,250,000	606,615,311	-	-	504,545,000	220,166,000	605,785,000	-	-	0.98	0.93	1.00	0.00	0.00	1.51	1.59
7	Pemeliharaan rutin / berkala rumah dinas	-	-	945,000,000	-	-	-	-	943,700,000	-	-	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	-	-
8	Pemeliharaan rutin/berkala gedung kantor	968,100,000	962,930,000	1,264,130,161	1,200,000,000	191,400,000	953,204,000	933,468,709	1,223,793,800	1,171,979,800	182,956,500	0.98	0.97	0.97	0.98	0.96	0.85	0.85
9	Pemeliharaan rutin/berkala kendaraan dinas/operasional	360,650,000	364,000,000	468,180,000	790,843,900	979,770,000	358,735,675	362,055,622	461,364,200	635,102,782	924,016,776	0.99	0.99	0.99	0.80	0.94	1.31	1.28
10	Pemeliharaan Rutin/Berkala Peralatan Gedung Kantor	216,650,000	175,050,000	478,300,000	412,500,000	542,128,000	172,890,600	173,427,245	461,618,395	412,472,827	541,842,152	0.80	0.99	0.97	1.00	1.00	1.43	1.47
11	Pemeliharaan Rutin/Berkala Mebeleur	34,925,000	55,000,000	55,000,000	-	55,000,000	34,707,000	48,981,000	6,953,000	-	54,996,500	0.99	0.89	0.13	0.00	1.00	1.29	0.78
12	Pemeliharaan rutin / berkala Sound System	-	-	40,000,000	40,000,000	50,000,000	-	-	39,941,000	39,900,000	49,115,000	0.00	0.00	1.00	1.00	0.98	1.13	1.11
13	Rehabilitasi Sedang / Berat Rumah Dinas	-	200,000,000	-	-	-	-	198,129,000	-	-	-	0.00	0.99	0.00	0.00	0.00	-	-
C	PROGRAM PENINGKATAN DISIPLIN APARATUR	280,050,000	171,937,650	560,450,564	301,949,980	84,750,000	265,881,000	171,460,000	560,250,000	293,420,000	84,340,000	0.95	1.00	1.00	0.97	1.00	1.17	1.18
1	Pengadaan Pakaian Dinas beserta pelengkapannya	280,050,000	171,937,650	560,450,564	301,949,980	84,750,000	265,881,000	171,460,000	560,250,000	293,420,000	84,340,000	0.95	1.00	1.00	0.97	1.00	1.17	1.18
D	PROGRAM PENINGKATAN KAPASITAS SUMBER DAYA APARATUR	422,000,000	437,950,000	873,450,000	1,352,070,000	1,015,750,000	191,810,000	158,626,700	824,051,500	959,643,910	673,944,924	0.45	0.36	0.94	0.71	0.66	1.33	1.97
1	Pendidikan Dan Pelatihan Formal	422,000,000	437,950,000	873,450,000	1,352,070,000	1,015,750,000	191,810,000	158,626,700	824,051,500	959,643,910	673,944,924	0.45	0.36	0.94	0.71	0.66	1.33	1.97
E	PROGRAM PEMBANGUNAN PRASARANA DAN FASILITAS PERHUBUNGAN	7,099,933,494	12,262,033,099	4,495,592,029	11,137,127,984	4,600,681,651	6,666,680,125	11,887,646,930	4,175,815,694	10,714,774,491	3,559,952,894	0.94	0.97	0.93	0.96	0.77	1.25	1.26
1	Perencanaan Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan	3,440,600,000	4,568,990,500	100,000,000	2,761,709,000	3,200,000,000	3,284,243,625	4,491,115,055	99,000,000	2,729,194,000	2,468,967,000	0.95	0.98	0.99	0.99	0.77	7.53	7.47
2	Penyusunan Kebijakan, Norma, Standar dan Prosedur Bidang Perhubungan	344,950,000	209,650,000	-	-	-	294,811,375	172,729,175	-	-	-	0.85	0.82	0.00	0.00	0.00	0.61	0.59
3	Koordinasi dalam pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan	-	-	599,286,029	1,293,247,684	1,214,531,651	-	-	476,944,097	953,205,557	928,559,365	0.00	0.00	0.80	0.74	0.76	1.55	1.49
4	Pembangunan Sarana dan Prasarana Jembatan Timbang	400,000,000	-	-	-	-	397,650,000	-	-	-	-	0.99	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-
5	Peningkatan Pengelolaan Terminal Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan	170,000,000	4,014,955,000	3,501,406,000	6,921,091,300	-	169,700,000	4,003,814,000	3,501,287,000	6,921,071,300	-	1.00	1.00	1.00	1.00	0.00	6.62	6.61
6	Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan	2,744,383,494	3,468,437,599	294,900,000	161,080,000	186,150,000	2,520,275,125	3,219,988,700	98,584,597	111,303,634	162,426,529	0.92	0.93	0.33	0.69	0.87	0.76	0.97
F	PROGRAM REHABILITASI DAN PEMELIHARAAN PRASARANA DAN FASILITAS LLAJ	7,972,410,000	8,922,574,667	2,351,498,000	3,219,059,000	-	7,866,752,840	8,494,465,000	2,349,933,480	3,218,559,000	-	0.99	0.95	1.00	1.00	0.00	0.69	0.68
1	Rehabilitasi/Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Jembatan Timbang	500,000,000	1,166,666,667	949,648,000	-	-	499,900,000	1,093,402,000	949,543,000	-	-	1.00	0.94	1.00	0.00	0.00	1.57	1.53
2	Rehabilitasi/Pemeliharaan Terminal/Pelabuhan	7,472,410,000	7,755,908,000	1,401,850,000	3,219,059,000	-	7,366,852,840	7,401,063,000	1,400,390,480	3,218,559,000	-	0.99	0.95	1.00	1.00	0.00	0.88	0.87
G	PROGRAM PENINGKATAN PELAYANAN ANGKUTAN	1,515,118,000	2,029,066,000	1,928,855,000	9,414,285,000	12,900,481,996	1,313,163,285	1,840,235,895	1,878,631,375	9,016,578,600	12,744,234,698	0.87	0.91	0.97	0.96	0.99	2.14	2.16
1	Kegiatan Peningkatan Disiplin Masyarakat Menggunakan Angkutan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-

NO	URAIAN	ANGGARAN PADA TAHUN KE -					REALISASI ANGGARAN TAHUN KE -					RASIO ANTARA REALISASI DAN ANGGARAN TAHUN KE -					RATA - RATA PERTUMBUHAN	
		2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016	1	2	3	4	5	ANGGARAN	REALISASI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
2	Kegiatan Pengendalian Disiplin Pengoperasian Angkutan Umum dijalan Raya	283,300,000	547,510,000	457,630,000	1,052,360,000	2,006,380,000	252,490,000	486,691,645	446,596,555	937,308,334	2,004,166,345	0.89	0.89	0.98	0.89	1.00	1.74	1.77
3	Kegiatan Penciptaan pelayanan cepat, tepat, murah dan mudah	548,970,000	1,255,210,000	1,041,680,000	6,707,890,000	9,784,371,996	414,550,000	1,141,515,950	1,016,090,920	6,609,679,066	9,736,867,600	0.76	0.91	0.98	0.99	1.00	2.75	2.91
4	Sosialisasi/penyuluhan ketertiban lalu lintas dan angkutan	247,328,000	-	137,260,000	1,059,955,000	526,150,000	239,171,000	-	137,160,000	1,041,230,500	520,061,000	0.97	0.00	1.00	0.98	0.99	4.11	4.05
5	Kegiatan Pemilihan dan Pemberian penghargaan sopir/juru mudi/awak kendaraan anekutan umum teladan	109,120,000	226,346,000	292,285,000	594,080,000	583,580,000	93,055,000	212,028,300	278,783,900	428,360,700	483,139,753	0.85	0.94	0.95	0.72	0.83	1.60	1.56
6	Koordinasi Dalam Penigkatan Pelayanan Angkutan	189,950,000	-	-	-	-	180,643,785	-	-	-	-	0.95	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-
7	Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan	136,450,000	-	-	-	-	133,253,500	-	-	-	-	0.98	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-
H	PROGRAM PEMBANGUNAN SARANA DAN PRASARANA PERHUBUNGAN	51,578,969,802	91,079,518,380	67,923,230,894	58,305,462,394	31,112,427,116	48,556,863,720	85,161,335,910	65,272,561,111	52,972,663,324	23,169,720,889	0.94	0.94	0.96	0.91	0.74	0.98	0.94
1	Pembangunan Gedung Terminal	24,937,225,000	24,034,154,870	2,319,817,000	1,170,992,000	-	23,913,125,250	24,017,262,900	2,319,401,000	1,167,072,000	-	0.96	1.00	1.00	1.00	0.00	0.39	0.40
2	Pembangunan Halte Bus, Taxi Gedung Terminal	562,600,000	2,084,435,000	5,896,361,000	200,000,000	-	479,480,800	2,082,904,000	5,853,728,000	199,600,000	-	0.85	1.00	0.99	1.00	0.00	1.64	1.80
3	Pembangunan Prasarana Perhubungan laut	10,566,336,602	23,982,456,850	18,491,943,000	2,440,986,000	7,713,100,000	9,873,864,545	20,878,104,110	16,581,471,900	2,392,051,176	7,384,614,519	0.93	0.87	0.90	0.98	0.96	1.58	1.54
4	Pembangunan Sarana Perhubungan Laut	2,206,760,200	280,000,000	3,945,258,025	1,608,890,144	6,809,470,000	2,198,286,625	278,649,000	3,679,988,000	1,564,853,000	481,689,000	1.00	1.00	0.93	0.97	0.07	4.71	3.52
5	Pembangunan Prasarana Perhubungan Udara	13,306,048,000	40,698,471,660	37,269,851,869	52,884,594,250	16,589,857,116	12,092,106,500	37,904,415,900	36,837,972,211	47,649,087,148	15,303,417,370	0.91	0.93	0.99	0.90	0.92	1.43	1.43
6	Peningkatan Pengelolaan Terminal Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-
I	PROGRAM PENGENDALIAN DAN PENGAMANAN LALU LINTAS	6,248,160,000	17,379,713,984	38,998,114,150	42,584,330,000	18,974,374,752	5,865,249,000	17,259,152,655	38,648,528,448	42,543,483,835	18,653,159,000	0.94	0.99	0.99	1.00	0.98	1.64	1.68
1	Pengadaan Rambu-rambu Lalu Lintas	887,910,000	6,093,134,500	6,559,760,150	9,798,019,000	3,000,000,000	823,309,000	5,997,243,800	6,493,787,000	9,787,787,000	2,976,100,000	0.93	0.98	0.99	1.00	0.99	2.43	2.54
2	Pengadaan Marka Jalan	1,094,000,000	2,909,761,000	16,169,150,000	15,868,292,000	11,500,000,000	1,002,562,000	2,909,016,500	16,164,750,000	15,855,922,000	11,409,084,000	0.92	1.00	1.00	1.00	0.99	2.48	2.54
3	Pengadaan Pagar Pengaman Jalan	750,000,000	702,037,000	1,495,600,000	842,550,000	390,730,000	747,176,000	710,925,000	1,495,600,000	842,250,000	350,300,000	1.00	1.01	1.00	1.00	0.90	1.02	1.01
4	Pengadaan Deliniator	365,000,000	971,719,000	1,680,610,000	2,349,800,000	625,000,000	335,274,000	971,718,000	1,679,810,000	2,346,500,000	624,370,000	0.92	1.00	1.00	1.00	1.00	1.51	1.57
5	Pengadaan Traffic Light	3,048,550,000	3,393,905,500	10,533,097,000	8,317,600,000	2,252,244,752	2,854,228,000	3,383,009,000	10,256,487,000	8,312,100,000	2,087,920,000	0.94	1.00	0.97	1.00	0.93	1.32	1.32
6	Pengadaan Jembatan Penyeberangan	-	2,394,224,800	199,785,000	-	-	-	2,383,100,000	199,785,000	-	-	0.00	1.00	1.00	0.00	0.00	0.08	0.08
7	Pembangunan Zona Keselamatan Lalu Lintas Jalan	-	-	-	4,985,469,000	920,000,000	-	-	-	4,982,219,000	919,185,000	0.00	0.00	0.00	1.00	1.00	0.18	0.18
8	Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan	102,700,000	914,932,184	2,360,112,000	422,600,000	286,400,000	102,700,000	904,140,355	2,358,309,448	416,705,835	286,200,000	1.00	0.99	1.00	0.99	1.00	3.09	3.07
J	PROGRAM PENINGKATAN KELAIKAN PENGOPERASIAN KENDARAAN BERMOTOR	11,079,255,000	21,366,615,250	6,583,975,000	4,620,893,600	2,349,240,000	10,924,972,500	21,255,475,000	5,956,084,000	4,538,460,537	2,347,569,000	0.99	0.99	0.90	0.98	1.00	0.86	0.88
1	Pembangunan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor	11,023,645,000	8,780,753,000	711,090,000	1,553,300,000	-	10,869,562,500	8,676,503,000	708,630,000	1,553,100,000	-	0.99	0.99	1.00	1.00	0.00	0.77	0.77
2	Pengadaan Alat Pengujian Kendaraan Bermotor	-	12,489,807,250	5,775,830,000	2,925,673,600	2,200,000,000	-	12,515,812,000	5,185,709,000	2,925,673,600	2,198,929,000	0.00	1.00	0.90	1.00	1.00	0.57	0.58
3	Pelaksanaan Penelitian Kelaikan Kendaraan Bermotor	55,610,000	96,055,000	97,055,000	141,920,000	149,240,000	55,410,000	63,160,000	61,745,000	59,686,937	148,640,000	1.00	0.66	0.64	0.42	1.00	1.31	1.39
	JUMLAH TOTAL BIAYA LANGSUNG (PERHUBUNGAN)	102,619,168,196	169,117,329,427	137,258,714,898	147,641,769,872	81,581,081,567	96,382,098,361	160,857,967,935	132,620,259,356	140,081,308,347	71,364,405,109	0.94	0.95	0.97	0.95	0.87	1.02	1.01
	JUMLAH TOTAL BIAYA TIDAK LANGSUNG	23,264,138,585	23,963,524,117	25,536,984,529	23,545,222,914	24,322,139,314	22,138,368,746	22,474,424,443	23,267,842,522	23,381,954,959	24,115,429,353	0.95	0.94	0.91	0.99	0.99	1.01	1.02
	JUMLAH TOTAL BIAYA LANGSUNG (NON BLJ. MODAL/KOMINSA)	25,291,000,000	27,081,191,924	28,291,924,100	34,880,211,000	30,849,047,000	21,979,404,383	23,954,918,106	26,194,053,921	32,008,169,314	27,950,478,519	0.87	0.88	0.93	0.92	0.91	1.06	1.07
	PAGU AKHIR	151,174,306,781	220,162,045,468	191,087,623,527	206,067,203,786	136,752,267,881	140,499,871,490	207,287,310,484	182,082,155,799	195,471,432,620	123,430,312,981	0.929	0.942	0.953	0.949	0.903	1.02	1.01

TABEL 6.2

RENCANA PROGRAM, KEGIATAN, INDIKATOR KINERJA, KELOMPOK SAN SASARAN DAN PENDANAAN INDIKATIF DINAS PERHUBUNGAN ACEH

NO	Program dan Kegiatan	Indikator Kinerja Program (outcome) dan Kegiatan (output)	Data Capaian pada Tahun Awal Perencanaan	Target Kinerja Program dan Kerangka Pendanaan											
				Tahun 2018		Tahun 2019		Target 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Kondisi Kinerja pada akhir periode Renstra SKPA	
				target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp
1	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1.	Program Pelayanan Administrasi perkantoran	Tingkat Kepuasan Masyarakat Terhadap Layanan Pemerintah		100%	8,509,796,250	100%	8,690,595,198	100%	11,370,876,184	100%	11,370,876,184	100%	11,970,876,184	100%	51,913,020,000
	Penyediaan Jasa Surat Menyurat	Terlaksananya pengiriman Surat-Surat dan Paket Kedinasan		100%	26,000,000	100%	28,600,000	100%	31,460,000	100%	31,460,000	100%	31,460,000	100%	148,980,004
	Penyediaan jasa komunikasi, sumber daya air dan listrik	Terlaksananya penyediaan jasa komunikasi, sumberdaya air dan listrik		100%	2,638,524,082	100%	2,638,428,082	100%	3,482,851,788	100%	3,482,851,788	100%	3,482,851,788	100%	15,725,507,531
	Penyediaan jasa kebersihan kantor	Tercipta lingkungan perkantoran yang bersih dan nyaman		100%	801,578,625	100%	727,903,225	100%	1,058,083,785	100%	1,058,083,785	100%	1,058,083,785	100%	4,703,733,209
	Penyediaan Alat Tulis Kantor	Tersedianya alat tulis kantor untuk operasional perkantoran		100%	504,200,043	100%	554,613,543	100%	610,082,051	100%	610,082,051	100%	610,082,051	100%	2,889,059,744
	Penyediaan barang cetakan dan penggandaan	Tersedianya kebutuhan operasional administrasi perkantoran		100%	332,987,250	100%	437,556,250	100%	450,000,000	100%	450,000,000	100%	450,000,000	100%	2,120,543,504
	Penyediaan komponen instalasi listrik/penerangan bangunan kantor	Tersedianya alat - alat listrik dan elektronik		100%	50,819,850	100%	99,086,850	100%	150,000,000	100%	150,000,000	100%	150,000,000	100%	599,906,704
	Penyediaan peralatan dan perlengkapan kantor	Tersedianya dana untuk pengadaan peralatan perlengkapan kantor		100%	391,740,000	100%	779,100,000	100%	700,000,000	100%	700,000,000	100%	700,000,000	100%	3,270,840,004
	Penyediaan bahan bacaan dan peraturan perundang-undangan	Tersedianya bacaan (media massa)		100%	21,294,000	100%	24,000,000	100%	45,000,000	100%	45,000,000	100%	45,000,000	100%	180,294,004
	Penyediaan makanan dan minuman	Tersedianya makanan dan minuman pegawai		100%	448,106,400	100%	291,775,000	100%	591,500,910	100%	591,500,910	100%	591,500,910	100%	2,514,384,134
	Rapat-rapat kordinasi dan konsultasi ke luar daerah	Biaya perjalanan dinas		100%	501,046,000	100%	500,970,000	100%	606,265,660	100%	606,265,660	100%	806,265,660	100%	3,020,812,984
	Peningkatan pelayanan jasa perkantoran	Pembayaran honorarium Tim/ Pejabat/ Peneliti/ Pemeriksa, Tenaga Kontrak		100%	2,793,500,000	100%	2,608,562,248	100%	3,645,631,990	100%	3,645,631,990	100%	3,645,631,990	100%	16,338,958,222
2.	Program Peningkatan sarana dan prasarana aparatur	Tingkat Kelengkapan Sarana dan Prasaranan Aparatur		100%	3,235,493,178	100%	21,247,156,078	100%	18,875,292,062	100%	11,588,220,592	100%	11,688,220,592	100%	66,634,382,501
	Pembangunan gedung kantor	Pembangunan gedung kantor untuk kelancaran pelayanan publik	-	-	100%	13,430,000,000	100%	8,832,000,000	100%	1,432,000,000	100%	1,532,000,000	100%	25,226,000,004	
	Pengadaan kendaraan dinas/operasional	Tersedianya Kendaraan operasional Dinas	-	-	100%	1,676,250,000	100%	1,676,250,000	100%	1,676,250,000	100%	1,676,250,000	100%	6,705,000,004	
	Pengadaan perlengkapan gedung kantor	Tersedianya dana untuk pengadaan fasilitas perlengkapan kantor		100%	258,000,000	100%	322,000,000	100%	312,180,000	100%	312,180,000	100%	312,180,000	100%	1,516,540,004
	Pengadaan peralatan gedung kantor	Tersedianya alat-alat untuk kelancaran kerja		100%	500,987,132	100%	1,197,186,478	100%	2,000,000,000	100%	2,000,000,000	100%	2,000,000,000	100%	7,698,173,614
	Pengadaan Meubelair	Tersedianya meubelair pendukung kerja		100%	260,000,000	100%	400,000,000	100%	700,000,000	100%	700,000,000	100%	700,000,000	100%	2,760,000,004
	Pengadaan Komputer	Tersedianya perangkat komputer dan studio untuk operasional		100%	178,750,000	100%	441,350,000	100%	800,000,000	100%	800,000,000	100%	800,000,000	100%	3,020,100,004
	Pemeliharaan rutin/berkala gedung kantor	Terlaksananya pemeliharaan fasilitas prasarana kantor		100%	344,083,736	100%	2,131,250,000	100%	1,129,285,300	100%	1,242,213,830	100%	1,242,213,830	100%	6,089,046,700
	Pemeliharaan rutin/berkala kendaraan dinas/operasional	Jumlah kendaraan bermotor yang siap pakai		100%	1,113,218,150	100%	1,113,418,000	100%	2,556,993,962	100%	2,556,993,962	100%	2,556,993,962	100%	9,897,618,039
	Pemeliharaan rutin/berkala peralatan gedung kantor	Terlaksananya pemeliharaan fasilitas peralatan gedung kantor		100%	523,774,160	100%	535,701,600	100%	800,000,000	100%	800,000,000	100%	800,000,000	100%	3,459,475,764
	Pemeliharaan rutin/berkala meubelair	Persentase jumlah meubelair yang terawat		100%	37,180,000	100%	-	100%	44,987,800	100%	44,987,800	100%	44,987,800	100%	172,143,404
	Pemeliharaan rutin/berkala sound system	Persentase sound system yang siap pakai		100%	19,500,000	100%	-	100%	23,595,000	100%	23,595,000	100%	23,595,000	100%	90,285,004
3.	Program peningkatan disiplin aparatur	Tingkat Kedisiplinan Aparatur Dalam Kehadiran dan Penggunaan Atribut Pegawai		100%	11,900,000	100%	268,650,000	100%	350,000,000	100%	438,000,000	100%	350,000,000	100%	1,418,550,000
	Pengadaan pakaian dinas beserta perlengkapannya	Tersedianya kelengkapan aparatur dalam pelayanan publik		100%	11,900,000	100%	268,650,000	100%	350,000,000	100%	438,000,000	100%	350,000,000	100%	1,418,550,004
4.	Program peningkatan Kapasitas Sumber Daya Aparatur	Persentase aparatur yang memenuhi kompetensi Aparatur		100%	1,180,000,000	100%	1,729,000,000	100%	2,721,000,000	100%	2,808,000,000	100%	2,790,000,000	100%	11,228,000,000
	Pendidikan dan pelatihan formal	Jumlah SDM yang dihasilkan		100%	1,180,000,000	100%	1,167,900,000	100%	1,851,000,000	100%	1,888,000,000	100%	1,920,000,000	100%	8,006,900,004

NO	Program dan Kegiatan	Indikator Kinerja Program (outcome) dan Kegiatan (output)	Data Capaian pada Tahun Awal Perencanaan	Target Kinerja Program dan Kerangka Pendanaan											
				Tahun 2018		Tahun 2019		Target 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Kondisi Kinerja pada akhir periode Renstra SKPA	
				target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp
	Pendidikan dan Pelatihan Teknis	Jumlah SDM Teknis yang dihasilkan		-	-	100%	561,100,000	100%	870,000,000	100%	920,000,000	100%	870,000,000	100%	3,221,100,004
5	Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan	Tingkat Kedisiplinan Aparatur Dalam Kehadiran dan Penggunaan Atribut Pegawai		100%	35,087,942,302	100%	7,255,000,000	PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan							42,342,942,302
	Perencanaan Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan	Tersedianya kelengkapan aparatur dalam pelayanan publik			11,679,942,302	0%	500,000,000	PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan							261,307,580,004
	Peningkatan pengelolaan terminal angkutan darat			7,408,000,000		6,755,000,000									
	Penyediaan Sarana Perhubungan Udara			16,000,000,000											
6	Program Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan LLAJ	Tingkat Kedisiplinan Aparatur Dalam Kehadiran dan Penggunaan Atribut Pegawai		100%	6,500,000,000	PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan							6,500,000,000		
	Rehabilitasi/pemeliharaan terminal/pelabuhan	Tersedianya kelengkapan aparatur dalam pelayanan publik			6,500,000,000	PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan						100%	6,500,000,000		
7	Program Peningkatan Pelayanan Angkutan				13,240,000,000		13,661,061,070		16,784,460,000		21,269,960,000		25,565,910,000		90,521,391,070
	Kegiatan temu wicara pengelola angkutan umum guna meningkatkan keselamatan penumpang				100,000,000		0		0		0		0		100,000,000
	Kegiatan penciptaan pelayanan cepat, tepat, murah dan mudah				13,140,000,000		6,710,000,000								19,850,000,000
	Penyuluhan, Pembinaan, Sosialisasi Penyelenggaraan Angkutan Umum								1,720,000,000		700,000,000		2,150,000,000		4,570,000,000
	Pengembangan Teknologi Sarana Angkutan								300,000,000		500,000,000		700,000,000		1,500,000,000
	Pengawasan Teknis dan Usaha Angkutan								988,000,000		1,174,000,000		1,360,000,000		3,522,000,000
	Monitoring dan Pemilihan Penyelenggaraan Transportasi Jalan Terbaik								200,000,000		300,000,000		400,000,000		900,000,000
	Penyelenggaraan Pelayanan angkutan								2,996,710,000		3,296,710,000		3,646,710,000		9,940,130,000
	Perencanaan dan Manajemen Pelayanan Angkutan								5,350,000,000		5,205,000,000		7,075,000,000		17,630,000,000
	Pembinaan dan Pengawasan Bengkel Karoseri								250,000,000		5,209,000,000		5,302,300,000		10,761,300,000
	Pembinaan dan Pengawasan Pengujian Kendaraan Bermotor								100,000,000		100,000,000		100,000,000		300,000,000
	Peningkatan Disiplin Angkutan Umum	Jumlah Kegiatan	16 Keg		-	67 Keg. 4 Lap.	6,951,061,070	67 Keg. 4 Lap.	501,700,000	67 Keg. 4 Lap.	501,700,000	67 Keg. 3 Lap.	501,700,000		8,456,161,070
	Manajemen dan rekayasa lalu lintas								2,572,300,000		2,477,800,000		2,524,450,000		7,574,550,000
	Pembinaan dan Kampanye Keselamatan								1,805,750,000		1,805,750,000		1,805,750,000		5,417,250,000
8	Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan	Tingkat Kedisiplinan Aparatur Dalam Kehadiran dan Penggunaan Atribut Pegawai		100%	46,943,026,684	100%	4,500,000,000	PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan						100%	51,443,026,684
	Pembangunan gedung terminal	Tersedianya kelengkapan aparatur dalam pelayanan publik			2,233,080,000	0%		PROGRAM INI TIDAK DIGUNAKAN LAGI DI TAHUN 2019-2022, PIINDAH KE PROGRAM 22. Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas						100%	261,307,580,004
	Pembangunan sarana perhubungan laut			7,806,503,800											

NO	Program dan Kegiatan	Indikator Kinerja Program (outcome) dan Kegiatan (output)	Data Capaian pada Tahun Awal Perencanaan	Target Kinerja Program dan Kerangka Pendanaan											
				Tahun 2018		Tahun 2019		Target 2020		Tahun 2021		Tahun 2022		Kondisi Kinerja pada akhir periode Renstra SKPA	
				target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp	target	Rp
	Pembangunan prasarana perhubungan udara				28,403,442,884			Perhubungan							
	Peningkatan pengelolaan terminal angkutan sungai, danau dan penyeberangan				8,500,000,000		4,500,000,000								
9	Program Pengendalian dan Pengamanan Lalu Lintas				44,209,934,338		50,272,638,815		40,547,657,000		27,100,000,000		31,600,000,000		193,730,230,153
	Pengadaan rambu-rambu lalu lintas	LAPORAN		5236 Rambu, 115 RPPI, 310 Cermin	14,305,214,338		10,546,888,815		5,000,000,000		3,000,000,000		5,000,000,000	1	37,852,103,153
	Pengadaan marka jalan	LAPORAN			6,000,000,000		10,180,610,000		5,000,000,000		3,000,000,000		5,000,000,000	1	29,180,610,000
	Pengadaan pagar pengaman jalan	LAPORAN		2849 m	8,080,000,000		7,392,690,000		8,027,483,500		7,500,000,000		7,500,000,000	1	38,500,173,500
	Pengadaan deliniator	LAPORAN		3160 unit	2,500,000,000		1,692,690,000		1,500,000,000		1,000,000,000		1,500,000,000	1	8,192,690,000
	Pengadaan traffic light			7 Wilayah traffuc light, 5 wilayah	9,324,720,000		5,913,690,000		12,027,483,500		5,000,000,000		5,000,000,000		37,265,893,500
	Pembangunan zona keselamatan lalu lintas jalan			5 lokasi	4,000,000,000		7,460,690,000		2,500,000,000		2,500,000,000		2,500,000,000		18,960,690,000
	Pengadaan Cermin Tikungan				-		3,392,690,000		3,392,690,000		2,500,000,000		2,500,000,000		11,785,380,000
	Pengadaan Lampu Penerangan Jalan pada Daerah Rawan Kecelakaan				-		3,692,690,000		2,500,000,000		2,000,000,000		2,000,000,000		10,192,690,000
10	Program Peningkatan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor	Tingkat Kedisiplinan Aparatur Dalam Kehadiran dan Penggunaan Atribut Pegawai		100%	3,545,500,000	100%	5,811,710,000	PROGRAM INI MILIK DOKA, HANYA ADA DI TAHUN 2018.						100%	9,357,210,000
	Pembangunan balai pengujian kendaraan bermotor	Tersedianya kelengkapan aparatur dalam pelayanan publik			3,545,500,000		5,811,710,000	PROGRAM INI MILIK DOKA, HANYA ADA DI TAHUN 2018.							9,357,210,000
11	Program Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan						245,430,186,825		404,335,296,800		422,229,826,480		467,272,809,128		1,539,268,119,233
a	Perencanaan dan Pembangunan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Perhubungan	Jumlah dokumen perencanaan			11,995,042,302.00	15 Dok	13,547,400,000		10,450,000,000		10,700,000,000		11,300,000,000		45,840,350,000
b	Koordinasi dalam pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan	Pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan yang terintegrasi				1 FGD	0	1 FGD	420,000,000	1 FGD	420,000,000	1 FGD	540,000,000	4 FGD	1,380,000,000
c	Penyusunan Regulasi Bidang Perhubungan	Tersedianya kebijakan, norma, standar dan prosedur bidang perhubungan		2 Ranpergub		3 Ranpergub	667,320,000.00	5 ranc gub	985,296,800.00	-	349,826,480.00	-	365,809,128.00	9 naskah	2,368,252,408
d	Pembangunan prasarana perhubungan laut	Jumlah pelabuhan laut yang prasarananya dikembangkan				4 Pelabuhan	14,450,922,884		151,170,000,000		254,770,000,000		297,000,000,000		731,243,547,884
e	Pembangunan sarana perhubungan laut	Jumlah Sarana Perhubungan Laut				2 Kapal	124,681,374,050		102,437,500,000		6,200,000,000		7,700,000,000		241,018,874,050
f	Pembangunan prasarana perhubungan udara	Jumlah Prasarana perhubungan udara yang dikembangkan				1 Tahun	4,428,865,950		15,350,000,000		23,550,000,000		15,475,000,000		58,803,865,950
g	Pembangunan sarana Perhubungan Udara	Tersedianya sarana perhubungan udara				1 Pesawat	29,300,000,000		-		-		-		29,300,000,000
h	Pembangunan Sarana Perhubungan darat						32,798,800,000		84,312,500,000		97,940,000,000		102,870,000,000		317,921,300,000
i	Penyediaan Prasarana Perhubungan Darat		63%				23,357,103,941		9,610,000,000		6,400,000,000		4,972,000,000		44,339,103,941
j	Rehab/pemeliharaan /Prasarana dan Fasilitas Perhubungan	Persentase peningkatan kondisi sarana, prasarana dan fasilitas perhubungan sesuai standar			1,871,400,000		1,100,000,000		28,750,000,000		21,250,000,000		26,600,000,000		76,600,000,000
k	Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan	Tersedianya data Kinerja dan Perkembangan Pelaksanaan Kegiatan			-	1 Tahun	1,098,400,000		850,000,000		650,000,000		450,000,000		3,048,400,000
Total					162,463,592,752		358,865,997,986		494,984,582,046		496,804,883,256		551,237,815,904		2,064,356,871,943