

## **BAB XV**

### **PEMBANGUNAN, PEMELIHARAANDAN PERBAIKAN INFRASTRUKTUR**

Pembangunan infrastruktur adalah bagian integral dari pembangunan regional maupun nasional. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Kegiatan sektor transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi, baik barang maupun penumpang. Infrastruktur lainnya, seperti kelistrikan dan telekomunikasi, terkait dengan upaya modernisasi, dan penyediaannya merupakan salah satu aspek terpenting untuk meningkatkan produktivitas sektor produksi. Ketersediaan sarana perumahan dan permukiman, antara lain air minum dan sanitasi, secara luas dan merata, serta pengelolaan sumber daya air yang berkelanjutan menentukan tingkat kesejahteraan masyarakat.

Ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan merupakan kebutuhan mendesak untuk mendukung pelaksanaan pembangunan daerah dalam rangka meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, serta untuk meningkatkan daya saing global.

Disparitas kesejahteraan antar-daerah juga dapat diidentifikasi dari kesenjangan infrastruktur yang terjadi di antaranya. Dalam konteks ini, pendekatan pembangunan infrastruktur berbasis wilayah semakin penting untuk diperhatikan. Pengalaman menunjukkan, infrastruktur transportasi berperan besar untuk membuka isolasi wilayah, serta ketersediaan pengairan merupakan prasyarat keberhasilan pembangunan pertanian dan sektor-sektor lainnya. Penyediaan infrastruktur yang memadai merupakan landasan utama pembangunan.

Di sisi lain, kondisi pelayanan dan penyediaan infrastruktur yang meliputi transportasi, ketenagalistrikan, energi, pos, telekomunikasi dan informatika, sumber daya air, serta perumahan, pelayanan air minum, dan penyehatan lingkungan, mengalami penurunan baik kuantitas maupun kualitasnya. Berkurangnya kualitas dan pelayanan, dan tertundanya pembangunan infrastruktur baru, dapat menghambat laju pembangunan daerah. Karena itu, pembangunan dan perbaikan infrastruktur harus memperoleh perhatian serius dalam rangka menciptakan pemerataan, sekaligus mendorong pertumbuhan ekonomi.

#### **XV.1 Permasalahan Umum**

Rehabilitasi dan pembangunan kembali berbagai infrastruktur yang rusak, serta peningkatan kapasitas dan fasilitas baru akan menyerap biaya sangat besar,

sehingga

sehingga tidak dapat dipikul oleh pemerintah sendiri. Untuk itu, sangat mendesak mencari solusi inovatif guna menanggulangi masalah perawatan dan perbaikan infrastruktur yang rusak.

Dilihat dari tipologinya, infrastruktur dapat dibedakan menjadi tiga kategori, yaitu infrastruktur sosial, infrastruktur publik, dan infrastruktur komersial. Pembagian ini sekaligus menunjukkan tingkat kewenangan dan tanggung jawab penyediaan masing-masing infrastruktur. Infrastruktur sosial, yang menghasilkan barang dan jasa non-pasar, dengan tingkat *cost recovery* yang sangat rendah, maka penyediaannya mutlak menjadi tanggung jawab pemerintah, baik pusat maupun daerah, yang pelaksanaannya disesuaikan kemampuan pendanaan pemerintah. Untuk itu perlu adanya sinkronisasi penanganan program melalui APBN dan APBD. Infrastruktur sosial meliputi, antara lain, subsektor jalan, fasilitas keselamatan transportasi, sumber daya air, fasilitas persampahan dan sanitasi.

Penyediaan infrastruktur publik yang menghasilkan barang dan jasa publik, seperti jalan tol, pelabuhan, bandara, air minum, perumahan, pos, listrik, dan telekomunikasi, dapat dilakukan bekerja sama antara pemerintah (BUMN) dan pihak swasta. Sedangkan infrastruktur komersial, yang menghasilkan barang dan jasa privat, seperti: pembangkit listrik, telekomunikasi di daerah perkotaan, pelabuhan peti kemas, bandara internasional dan bandara domestik, jalan tol pada ruas-ruas yang memiliki kondisi lalu lintas yang tinggi dapat disediakan secara murni oleh pihak swasta.

Dengan demikian percepatan pembangunan dan perbaikan infrastruktur dapat dilakukan dengan mempertimbangkan kewenangan dan tanggung jawab sesuai tipologi infrastrukturnya.

## **XV.2 Sasaran Umum**

Sasaran umum yang hendak dicapai dalam upaya pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan infrastruktur adalah sebagai berikut:

1. Meningkatnya ketersediaan dan kualitas infrastruktur sosial yang menjadi kebutuhan masyarakat.
2. Meningkatnya ketersediaan dan kualitas infrastruktur publik melalui kerjasama dengan pihak badan usaha swasta.
3. Meningkatnya ketersediaan dan kualitas infrastruktur komersial dengan mendorong peran aktif badan usaha swasta dalam penyediaannya.

## **XV.3 Arah**

### **XV.3 Arah Kebijakan Umum**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan infrastruktur dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Prioritas pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan infrastruktur sosial pada infrastruktur sumber daya air.
2. Meningkatkan dan percepatan pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan infrastruktur yang menunjang pembangunan sektor pertanian dan wilayah pedesaan.
3. Meningkatkan pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan infrastruktur yang menunjang pemerataan pembangunan antar-daerah.
4. Mendorong kerja sama dengan badan usaha swasta untuk percepatan pembangunan infrastruktur publik dan komersial melalui instrumen tarif dan insentif lainnya.

### **XV.4 Program-program**

Program-program pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan infrastruktur disusun berdasarkan masing-masing jenis infrastruktur, sebagai berikut:

#### **A. SUMBER DAYA AIR**

Air merupakan kebutuhan pokok manusia untuk melangsungkan kehidupan dan meningkatkan kesejahteraannya. Pembangunan di bidang sumber daya air pada dasarnya merupakan upaya membuka dan memperluas akses secara adil kepada seluruh masyarakat untuk mendapatkan air agar mampu berperikehidupan yang sehat, bersih, dan produktif. Selain itu, pembangunan di bidang sumber daya air juga ditujukan untuk mengendalikan daya rusak air agar tercipta kehidupan masyarakat yang aman dan sejahtera.

#### **1. Permasalahan**

##### **a. Ketidakseimbangan antara Pasokan dan Kebutuhan**

Secara alamiah Jawa Timur menghadapi kendala dalam memenuhi kebutuhan air, karena distribusi yang tidak merata, baik secara spasial maupun waktu, sehingga air yang dapat disediakan tidak selalu sesuai kebutuhan, baik dalam perspektif jumlah maupun mutu.

Dari segi spasial, wilayah Jawa Timur yang dihuni sekitar 39 juta jiwa hanya mempunyai potensi air tawar yang relatif sedikit. Dari segi distribusi waktu sepanjang

tahun

tahun, 80% air tersedia pada musim hujan yang berdurasi lima bulan, sedangkan 20% sisanya tersedia pada musim kemarau dengan durasi tujuh bulan.

Ketersediaan air yang sangat melimpah pada musim hujan, selain memberi manfaat, pada saat yang sama juga menimbulkan potensi bahaya kemanusiaan berupa banjir dan tanah longsor. Sedangkan pada musim kemarau, kelangkaan air telah pula menimbulkan potensi bahaya kemanusiaan lainnya, berupa kekeringan yang berkepanjangan.

Beberapa kejadian bencana alam di Jawa Timur, antara lain, bencana tanah longsor dan banjir bandang di Kabupaten Jember, Bondowoso, Situbondo, Jombang, Kediri dan Kabupaten Trenggalek; Bencana banjir di Kabupaten Bojonegoro, Tuban, Lamongan, Gresik, Pasuruan, Mojokerto, Madiun, Bangkalan, dan Sampang akibat meluapnya sungai-sungai di sekitarnya, bahkan banjir di Bojonegoro, Tuban, Lamongan dan Gresik berulang setiap tahun akibat meluapnya Sungai Bengawan Solo, disertai jebolnya tanggul.

#### **b. Meningkatnya Ancaman terhadap Keberlanjutan Daya Dukung Sumber Daya Air**

Kerusakan lingkungan yang semakin luas akibat kerusakan hutan secara signifikan telah menyebabkan penurunan daya dukung Daerah Aliran Sungai (DAS) dalam menahan dan menyimpan air. Hal yang memprihatinkan adalah indikasi terjadinya proses percepatan laju kerusakan daerah tangkapan air.

Hal tersebut ditunjukkan, sampai dengan tahun 2006, luas lahan kritis dalam kawasan mencapai 165.619,53 hektare, sedangkan lahan kritis luar kawasan seluas 502.405,68 hektare. Hampir setiap tahun, di musim kemarau, beberapa kawasan hutan mengalami kebakaran.

Kecenderungan meluas dan bertambahnya jumlah DAS kritis telah mengarah pada tingkat kelangkaan dan peningkatan daya rusak air yang semakin serius. Selain itu, kelangkaan air yang terjadi cenderung mendorong pola penggunaan sumber air yang tidak bijaksana, antara lain pola eksploitasi air tanah secara berlebihan sehingga mengakibatkan terjadinya penurunan permukaan dan kualitas air tanah, intrusi air laut, dan "amblesan" permukaan tanah. Kerusakan air tanah sangat sulit dipulihkan, sehingga apabila hal tersebut terjadi terus-menerus secara pasti akan berujung pada terjadinya bencana lingkungan yang berimplikasi luas.

#### **c. Menurunnya Kemampuan Penyediaan Air**

Berkembangnya daerah permukiman dan industri telah menurunkan area resapan air dan mengancam kapasitas lingkungan dalam menyediakan air. Pada sisi

lain

lain, kapasitas infrastruktur penampung air, seperti waduk dan bendungan makin menurun, sebagai akibat meningkatnya sedimentasi, sehingga menurunkan keandalan penyediaan air untuk irigasi maupun air baku. Kondisi ini diperparah dengan kualitas operasi dan pemeliharaan yang rendah sehingga tingkat layanan prasarana sumber daya air menurun semakin tajam.

#### **d. Meningkatnya Potensi Konflik Air**

Sejalan meningkatnya jumlah penduduk dan kualitas kehidupan masyarakat, jumlah kebutuhan air baku bagi rumah tangga, permukiman, pertanian maupun industri juga semakin meningkat. Kebutuhan air yang makin meningkat pada satu sisi, dan ketersediaannya yang makin terbatas pada sisi lain, secara pasti akan memperparah tingkat kelangkaan air. Semakin parahnya kelangkaan berpotensi memicu terjadinya berbagai bentuk konflik air, baik antarkelompok pengguna, maupun antar-wilayah. Konflik air yang tidak terkendali berpotensi berkembang menjadi konflik dengan dimensi lebih luas.

#### **e. Kurang Optimalnya Tingkat Layanan Jaringan Irigasi**

Luas areal sawah beririgasi di Jawa Timur mencapai 903.735 hektare, sekitar 30% jaringan irigasi yang melayani areal tersebut kurang optimal, di samping karena mengalami kerusakan dalam berbagai tingkatan, juga belum lengkapnya sistem jaringan, ketidaktersediaan air, belum tercukupinya dana operasi dan pemeliharaan yang memadai, ketidaksiapan petani penggarap, atau terjadinya mutasi lahan. Hal yang sama juga terjadi pada jaringan irigasi rawa.

Upaya perbaikan sudah dilakukan, misalnya, pada tahun 2007, dilakukan perbaikan jaringan dan bangunan irigasi. Hasilnya adalah meningkatnya fungsi 78 jaringan irigasi, dan 60 buah bangunan irigasi untuk mengairi areal irigasi seluas 145.088 hektare. Permasalahan yang dihadapi adalah kecepatan kerusakan jaringan irigasi yang disebabkan umur teknis/konstruksi, dan akibat bencana alam, banyaknya lahan puso akibat kekurangan air, serta kurangnya personel pengelola operasi dan pemeliharaan jaringan irigasi.

Selain penurunan keandalan layanan jaringan irigasi, luas sawah produktif beririgasi juga makin menurun karena alih fungsi lahan menjadi non-pertanian, terutama untuk perumahan.

#### **f. Lemahnya Koordinasi, Kelembagaan**

Perubahan paradigma pembangunan sejalan dengan semangat reformasi memerlukan beberapa langkah penyesuaian tata pemerintahan, peran masyarakat, peran BUMN/BUMD, dan peran swasta dalam pengelolaan infrastruktur sumber daya

air. Penguatan peran masyarakat, pemerintah daerah, BUMN/BUMD, dan swasta diperlukan dalam rangka memperluas dan memperkokoh basis sumber daya.

Pada aspek institusi, lemahnya koordinasi antar-instansi dan antar-daerah otonom telah menimbulkan pola pengelolaan sumber daya air yang tidak efisien, bahkan tidak jarang saling berbenturan. Pada sisi lain, kesadaran dan partisipasi masyarakat, sebagai salah satu prasyarat terjaminnya keberlanjutan pola pengelolaan sumber daya air, masih belum mencapai tingkat yang diharapkan karena masih terbatasnya kesempatan dan kemampuan.

#### **g. Kerusakan Prasarana Akibat Bencana Alam**

Bencana alam yang terjadi bertubi-tubi, dan berulang di berbagai wilayah Provinsi Jawa Timur, khususnya pada musim penghujan, baik banjir maupun tanah longsor, mengakibatkan kerusakan pada prasarana sumber daya air, sehingga menghambat penyediaan air baku bagi masyarakat. Banjir dan endapan lumpur juga merusak jaringan irigasi pada daerah-daerah bencana. Endapan lumpur dan sampah pada sungai-sungai juga mengganggu dan menurunkan kapasitas aliran air.

## **2. Sasaran**

Sasaran yang hendak dicapai dalam pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan prasarana sumber daya air adalah:

1. Meningkatnya pemenuhan kebutuhan air bagi rumah tangga, permukiman, pertanian, dan industri, dengan prioritas utama untuk kebutuhan pokok masyarakat miskin dan pertanian rakyat di daerah sulit air.
2. Berkurangnya dampak bencana banjir, dan kekeringan, yang ditandai dengan berkurangnya luas daerah genangan banjir, dan luas areal yang mengalami kekeringan.
3. Pulihnya kondisi sumber-sumber air dan prasarana sumber daya air, dan ketersediaan air baku bagi masyarakat, yang ditandai dengan meningkatnya kapasitas tampung air baku; Berkurangnya jumlah jaringan dan bangunan irigasi yang rusak; Meningkatnya perubahan areal sawah tadah hujan menjadi areal irigasi teknis
4. Berlanjutnya pembentukan Himpunan Petani Pemakai Air (HIPPA).
5. Terkendalinya pemanfaatan air tanah.
6. Tercapainya pola pengelolaan sumber daya air yang terpadu dan berkelanjutan.
7. Terkendalinya potensi konflik air.
8. Terkendalinya pencemaran air.

#### 9. Terlindunginya

9. Terlindunginya daerah pantai dari abrasi air laut, terutama pada pulau-pulau kecil, dan wilayah strategis.
10. Meningkatnya partisipasi aktif masyarakat.
11. Meningkatnya kualitas koordinasi dan kerja sama antar instansi.
12. Terciptanya pola pembiayaan yang berkelanjutan.

### 3. Arah Kebijakan

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan prasarana sumber daya air dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Mendayagunakan sumber daya air untuk pemenuhan kebutuhan air baku diprioritaskan pada pemenuhan kebutuhan pokok rumah tangga penduduk miskin, terutama di wilayah rawan defisit air.
2. Pemulihan awal pelayanan sumber daya air yang rusak akibat bencana alam dilakukan secara darurat, terutama penyediaan air baku bagi masyarakat dengan mempertimbangkan kondisi sumber-sumber air permukaan, dan pengendalian banjir dengan pendekatan *flood management*.
3. Penanggulangan banjir diutamakan pada wilayah berpenduduk padat yang dihuni masyarakat miskin, dan wilayah strategis.
4. Penanggulangan banjir berulang pada wilayah tertentu dilakukan melalui perbaikan manajemen air daerah aliran sungai (DAS).
5. Pengelolaan sumber daya air memperhatikan keserasian antara konservasi dan pendayagunaan, antara hulu dan hilir, antara pemanfaatan air permukaan dan air tanah, antara pengelolaan *demand* dan pengelolaan *supply*, serta antara pemenuhan kepentingan jangka pendek dan kepentingan jangka panjang untuk menciptakan pola pengelolaan sumber daya air yang lebih berkeadilan.
6. Konservasi sumber-sumber air menggunakan pendekatan vegetatif, diimbangi upaya lain, antara lain rekayasa keteknikan, yang lebih bersifat *quick yielding*.
7. Mengedepankan pembangunan tampungan air berskala kecil. Pembangunan tampungan air berskala besar perlu pertimbangan lebih hati-hati, karena menghadapi masalah lebih kompleks, terutama isu sosial dan lingkungan.
8. Meningkatkan konservasi sumber-sumber air ditujukan untuk melestarikan kuantitas air, dan juga memelihara kualitas air.

#### 9. Meningkatkan

9. Meningkatkan upaya konservasi air tanah melalui pengisian kembali (*recharging*), pembuatan sumur resapan, atau aplikasi teknologi lain yang tersedia dan layak.
10. Meningkatkan pelestarian waduk, bendungan, dan embung, serta pengamanan daerah aliran sungai untuk melindungi sumber daya air dan bencana banjir.
11. Meningkatkan pendayagunaan sumber daya air untuk pemenuhan kebutuhan air irigasi, difokuskan pada peningkatan fungsi jaringan irigasi yang sudah dibangun tapi belum berfungsi, rehabilitasi areal irigasi berfungsi yang rusak, dan peningkatan kinerja operasi dan pemeliharaan.
12. Rehabilitasi dan peningkatan fungsi jaringan diprioritaskan pada areal yang ketersediaan airnya terjamin dan petani penggarapnya sudah siap, terutama di daerah lumbung padi.
13. Penyelenggaraan operasi dan pemeliharaan jaringan dalam seluruh proses kegiatannya dilakukan berbasis partisipasi masyarakat.
14. Mengendalikan kecenderungan meningkatnya alih fungsi lahan melalui pengembangan berbagai skema insentif kepada petani agar bersedia mempertahankan lahan sawahnya.
15. Meningkatkan partisipasi masyarakat dan kemitraan di antara pemangku kepentingan tidak hanya pada saat kejadian banjir, tapi juga pada tahap pencegahan, serta pemulihan-pasca bencana.
16. Mengamankan pantai-pantai dari abrasi, terutama pada pulau-pulau kecil, serta pusat kegiatan ekonomi.
17. Mengendalikan pemanfaatan air tanah untuk menjaga kelestarian lingkungan.
18. Mengembangkan modal sosial pengelolaan sumber daya air melalui pendekatan budaya, dengan menggali dan merevitalisasi kearifan lokal (*local wisdom*).
19. Menata kelembagaan pengelolaan sumber daya air melalui pengaturan kembali kewenangan dan tanggung jawab masing-masing pemangku kepentingan.
20. Mendorong keterpaduan pengelolaan sumber daya air dalam satu wilayah sungai antara pemerintah Pusat, provinsi, dan kabupaten/kota.

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program-program

pembangunan



pembangunan, yang dibagi menjadi dua kategori, yaitu program prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

#### **4.1 Program Prioritas**

##### **a. Program Penyediaan dan Pengelolaan Air Baku**

Program ini bertujuan meningkatkan penyediaan air baku untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga, terutama masyarakat miskin di pedesaan dan perkotaan, serta industri.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Operasi dan pemeliharaan, serta rehabilitasi saluran pembawa dan prasarana air baku lainnya.
2. Pembangunan prasarana pengambilan dan saluran pembawa air baku, terutama pada kawasan-kawasan dengan tingkat kebutuhan air baku tinggi di wilayah penduduk miskin yang sulit air.
3. Pembangunan sumur-sumur air tanah dengan memperhatikan prinsip-prinsip *conjunctive use* pada daerah-daerah rawan air, pulau-pulau kecil, dan daerah tertinggal.
4. Sinkronisasi kegiatan antara penyediaan air baku dengan kegiatan pengolahan dan distribusi.
5. Pemberdayaan kelembagaan masyarakat lokal untuk mengelola dan memanfaatkan sumber daya air melalui swa-organisasi dan swa-kelola.
6. Pembentukan mekanisme subsidi silang sebagai alternatif pembiayaan dalam penyediaan air bersih untuk masyarakat miskin.

##### **b. Program Pengendalian Banjir dan Pengamanan Pantai**

Program ini bertujuan mengurangi tingkat risiko dan periode genangan banjir, serta menanggulangi akibat bencana banjir dan abrasi pantai yang menimpa daerah produksi, permukiman, dan sarana publik lainnya, sehingga dampak bencana banjir dan kekeringan dapat dikurangi, serta terlindunginya daerah pantai dari abrasi air laut, terutama pada pulau-pulau kecil, dan wilayah strategis.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Peningkatan pembangunan prasarana pengendali banjir dan pengamanan pantai, terutama pada daerah-daerah rawan bencana banjir dan abrasi air laut pada wilayah strategis, daerah tertinggal, serta pulau-pulau kecil.
2. Peningkatan pembangunan *embung-embung* untuk penampungan air hujan di

wilayah

wilayah rawan banjir, sekaligus berfungsi untuk kegiatan perikanan, irigasi, dan sumber air bersih.

3. Pengembangan manajemen air Sungai Bengawan Solo di wilayah kabupaten Bojonegoro, Tuban, Lamongan, Gresik, agar air tak langsung terbuang ke laut, dengan membuat waduk yang sejajar dengan aliran sungai.
4. Rehabilitasi, operasi dan pemeliharaan, prasarana pengendali banjir, dan pengamanan pantai, termasuk tanggul dan normalisasi sungai.
5. Peningkatan operasi dan pemeliharaan, serta perbaikan alur sungai.
6. Pengendalian aliran air permukaan (*run off*) di daerah tangkapan air dan badan-badan sungai melalui pengaturan dan penegakkan hukum.
7. Penggalan dan pengembangan budaya masyarakat setempat dalam mengendalikan banjir.

**c. Program Pengembangan dan Pengelolaan Jaringan Irigasi, Rawa, dan Jaringan Pengairan Lainnya**

Program ini bertujuan mewujudkan pengelolaan jaringan irigasi, rawa, serta jaringan pengairan lainnya untuk meningkatkan pemenuhan kebutuhan air pertanian, dan pengendalian pemanfaatan air tanah untuk irigasi.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pemberdayaan petani pemakai air, terutama dalam pengelolaan jaringan irigasi.
2. Peningkatan jaringan irigasi yang belum berfungsi.
3. Rehabilitasi jaringan irigasi, terutama pada daerah penghasil pangan, dan jaringan rawa.
4. Pengelolaan jaringan irigasi dan rawa, serta jaringan pengairan lainnya yang tersebar di seluruh wilayah Jawa Timur.
5. Optimalisasi pemanfaatan lahan irigasi dan rawa yang telah dikembangkan.
6. Peningkatan kegiatan operasi dan pemeliharaan jaringan irigasi.
7. Revitalisasi peran-peran lokal tradisional dalam pengelolaan dan pemeliharaan sumber daya air untuk irigasi pertanian.

**4.2 Program Penunjang**

**a. Program Pengembangan, Pengelolaan, dan Konservasi Sungai, Danau, dan Sumber Air Lainnya**

Program ini bertujuan meningkatkan keberlanjutan fungsi dan pemanfaatan

sumber

sumber daya air, mewujudkan keterpaduan pengelolaan, serta menjamin kemampuan keterbaharuan dan keberlanjutannya sehingga dapat dicapai pola pengelolaan sumber daya air yang terpadu dan berkelanjutan; serta mengendalikan eksploitasi air tanah

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Penatagunaan sumber daya air.
2. Penyelenggaraan konservasi air tanah pada wilayah kritis air.
3. Peningkatan kegiatan operasi dan pemeliharaan waduk, danau, embung, serta bangunan penampung air lainnya.
4. Rehabilitasi bangunan tampungan air seperti waduk/embung.
5. Percepatan pembangunan waduk, embung, dan bangunan penampung air lainnya dalam skala kecil di wilayah rawan kekeringan.
6. Peningkatan pemanfaatan potensi kawasan dan air waduk, danau, embung, dan bangunan penampung air lainnya, termasuk untuk pengembangan wisata tirta.
7. Pengembangan pembiayaan kompetitif (*competitive fund*) untuk konservasi air oleh kelompok masyarakat maupun pemerintah daerah.
8. Penggalan dan pengembangan budaya masyarakat dalam konservasi air.
9. Pengembangan teknologi tepat guna.

#### **b. Program Penataan Kelembagaan dan Ketatalaksanaan**

Program ini bertujuan mewujudkan kelembagaan yang efektif sehingga potensi konflik air dapat dikendalikan; dan meningkatkan partisipasi masyarakat, kualitas koordinasi serta kerja sama antar-instansi

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Penyusunan/penyesuaian Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Sumber Daya Air; Sungai; Pengusahaan Sumber Daya Air Wilayah Sungai; Irigasi; Pembiayaan Pengelolaan Sumber Daya Air Wilayah Sungai; Perum Jasa Tirta.
2. Penataan dan perkuatan kelembagaan pengelola sumber daya air daerah provinsi, maupun kabupaten/kota.
3. Pengembangan dan pembentukan wadah koordinasi pengelolaan sumber daya air tingkat provinsi, SWS, dan/atau kabupaten/kota.
4. Perkuatan balai pengelolaan sumber daya air.
5. Pembangunan sistem informasi dan pengelolaan data yang dapat memenuhi kebutuhan data dan informasi yang akurat, aktual, dan mudah diakses.
6. Peningkatan partisipasi masyarakat dalam pengembangan, pengelolaan, dan konservasi sungai, danau, dan sumber air lainnya.

#### 7. Peningkatan

7. Peningkatan kemampuan dan pemberdayaan masyarakat dan Himpunan Petani Pemakai Air (HIPPA) dalam hal teknis, organisasi, dan administrasi pengembangan dan pengelolaan irigasi dan sumber daya air lainnya.
8. Penegakan hukum dan peraturan terkait dengan pengelolaan sumber daya air.

## **B. TRANSPORTASI**

Transportasi merupakan urat nadi perekonomian, sehingga usaha-usaha untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat melalui pembangunan sangat tergantung pada infrastruktur transportasi. Dalam konteks pembangunan ekonomi, transportasi memiliki tiga fungsi utama. Pertama, fasilitator pengangkutan, yakni memfasilitasi bagi pencapaian setiap aspek pertumbuhan ekonomi. Kedua, generator pengangkutan, yakni untuk merangsang pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Dan, ketiga, distributor pengangkutan, yaitu sarana untuk menyebarkan atau meratakan pertumbuhan ekonomi.

Ada beberapa jenis transportasi (moda), yaitu transportasi darat, terdiri transportasi jalan raya dan kereta api; transportasi laut; transportasi sungai, danau dan penyeberangan; serta transportasi udara. Keberhasilan sebuah sistem transportasi dapat diketahui melalui indikator, semakin pendeknya waktu tempuh antar-tujuan; semakin menurunnya biaya operasi kendaraan dan tarif transpor; serta makin menurunnya tingkat kecelakaan transportasi. Upaya pembangunan infrastruktur transportasi selalu bertujuan menciptakan sistem transportasi yang terpadu antar-moda transportasi, murah, dan aman.

Transportasi secara umum berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan pemersatu wilayah. Pada umumnya infrastruktur transportasi mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan. Di sisi lain transportasi juga berkembang sebagai industri jasa.

Pembangunan transportasi diarahkan untuk mendukung perwujudan Jawa Timur makmur dan sejahtera. Fungsi pelayanan umum transportasi adalah melalui penyediaan jasa transportasi guna mendorong pemerataan pembangunan, melayani kebutuhan masyarakat luas dengan harga terjangkau baik di perkotaan maupun pedesaan, mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah pedalaman dan terpencil, serta untuk melancarkan mobilitas distribusi barang dan jasa, serta mendorong pertumbuhan sektor-sektor ekonomi.

Karena itu, pembangunan transportasi diarahkan untuk meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, andal, berkualitas, aman dan dengan

harga

harga terjangkau. Selain itu perlu dikembangkan pembangunan sistem transportasi nasional (Sistranas) untuk mencapai keterpaduan secara intermoda dan keterpaduan dengan sistem tata ruang nasional, pembangunan wilayah dan berkelanjutan; serta terciptanya sistem distribusi nasional, regional dan internasional yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas, termasuk meningkatkan jaringan transportasi antara desa-kota dan daerah produksi-pemasaran serta memadai.

Peran transportasi juga diperlukan untuk menjembatani kesenjangan, dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan. Transportasi antar-wilayah akan membuka peluang terjadinya perdagangan antar-wilayah dan mengurangi perbedaan harga antarwilayah, serta meningkatkan mobilitas tenaga kerja sehingga mengurangi konsentrasi keahlian dan keterampilan pada beberapa wilayah.

Dengan adanya pemerataan keterampilan dan keahlian, maupun biaya antarwilayah, akan mendorong terciptanya kesamaan kesempatan pembangunan wilayah. Pemerataan pelayanan transportasi secara adil juga diarahkan agar setiap lapisan masyarakat bisa mendapatkan kebutuhan pelayanan jasa transportasi secara mudah, murah, berkualitas, dan terjangkau.

## **1. Permasalahan Umum**

### **Masih Rendahnya Kapasitas, Kualitas dan Kuantitas**

Secara umum, permasalahan yang dihadapi sektor transportasi meliputi aspek kapasitas, kondisi, jumlah dan kuantitas prasarana dan sarana fisik; kelembagaan dan peraturan; sumber daya manusia; teknologi; pendanaan/investasi; serta manajemen, operasi dan pemeliharaan.

Selain itu dengan terjadinya berbagai bencana, seperti banjir dan tanah longsor, juga luapan lumpur panas Lapindo, mengakibatkan terganggunya jalur distribusi dan mobilisasi barang dan jasa, terutama akibat rusaknya prasarana dan sarana transportasi di wilayah terkena bencana.

## **2. Sasaran Umum**

Sasaran umum pembangunan transportasi yang ingin dicapai adalah:

1. Meningkatnya kondisi dan kualitas prasarana dan sarana dengan menurunkan tingkat *backlog* pemeliharaan.
2. Meningkatnya jumlah dan kualitas pelayanan transportasi, terutama keselamatan transportasi.

## **3. Meningkatnya**

3. Meningkatnya kualitas pelayanan transportasi yang berkesinambungan dan ramah lingkungan, serta sesuai standar pelayanan yang dipersyaratkan.
4. Meningkatnya mobilitas dan distribusi nasional dan regional, serta lokal.
5. Meningkatnya pemerataan dan keadilan pelayanan transportasi, baik antar-wilayah maupun antar-golongan masyarakat di perkotaan, pedesaan, maupun daerah terpencil.
6. Meningkatnya akuntabilitas pelayanan transportasi melalui pemantapan sistem transportasi nasional, regional, dan lokal.
7. terselesaikannya rehabilitasi dan rekonstruksi sarana dan prasarana transportasi yang rusak akibat bencana alam, maupun luapan lumpur panas Lapindo.

### **3. Arah Kebijakan Umum**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan infrastruktur dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Meningkatkan dan percepatan pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan prasarana dan sarana transportasi, secara berkelanjutan.
2. Meningkatkan pembangunan transportasi terpadu yang berbasis pengembangan wilayah.
3. Meningkatkan data dan informasi, serta pengembangan audit prasarana dan sarana transportasi nasional, regional, dan lokal.
4. Meningkatkan pembangunan dan pemantapan terwujudnya sistem transportasi nasional, regional, dan lokal secara bertahap dan terpadu
5. Melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan peraturan transportasi.
6. Mendorong pengembangan industri jasa transportasi yang bersifat komersial di daerah yang telah berkembang, dengan melibatkan peran serta swasta dan masyarakat, dan meningkatkan pembinaan pelaku transportasi.
7. Percepatan pemulihan jalur distribusi dan mobilisasi secara terpadu di wilayah-wilayah yang terkena dampak bencana alam, dan luapan lumpur panas Lapindo.

### **4. Program-program**

Program-program pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan infrastruktur transportasi disusun berdasarkan masing-masing jenis transportasi, yaitu prasarana

jalan

jalan, dan transportasi darat (lalu lintas angkutan jalan; perkeretaapian; serta angkutan sungai danau dan penyeberangan), sebagai berikut:

## **B.1 PRASARANA JALAN**

Prasarana jalan adalah kebutuhan mutlak dalam sistem angkutan jalan raya. Kinerja sistem transportasi jalan raya akan bergantung pada seberapa besar daya dukung prasarana jalan yang mampu disediakan untuk mencapai sasaran-sasaran pokok dalam suatu sistem transportasi. Dilihat dari kewenangannya, prasarana jalan dibedakan menjadi tiga kategori, yaitu jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota.

Transportasi jalan merupakan moda transportasi utama yang berperan penting dalam pendukung pembangunan nasional, regional, maupun lokal, serta mempunyai kontribusi terbesar dalam melayani mobilitas manusia maupun distribusi komoditas perdagangan dan industri. Transportasi jalan semakin diperlukan untuk menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan antar-wilayah, antar-kota, dan antar-desa, serta untuk mempercepat pengembangan wilayah.

Tujuan pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan transportasi jalan adalah meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, handal, berkualitas, aman, harga terjangkau, dan mewujudkan sistem transportasi nasional secara intermoda dan terpadu dengan pembangunan wilayah, dan menjadi bagian dari suatu sistem distribusi yang mampu memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas, termasuk meningkatkan jaringan desa-kota yang memadai.

### **1. Permasalahan**

#### **a. Kondisi Jaringan Jalan Menurun**

Penurunan kondisi jaringan jalan, antara lain, disebabkan kualitas konstruksi jalan yang belum optimal, pembebanan berlebih (*excessive over loading*), bencana alam seperti longsor, banjir, dan luapan lumpur Lapindo, serta menurunnya kemampuan pembiayaan pemeliharaan jalan.

Pada 2007, panjang jalan raya di Jawa Timur mencapai 3.900,19 kilometer, terbagi atas jalan nasional (1.899,21 km), dan jalan provinsi (2.000,98 km). 16,06% Dari total panjang jalan tersebut, 16,06% di antaranya dalam kondisi baik, kemudian 65,18% lainnya dalam kondisi sedang, dan sisanya sebesar 18,76% dalam kondisi rusak ringan dan berat.

Jika dilihat

Jika dilihat panjang jalan provinsi yang 2.000,98 km, maka 5,35% (107,09 km) di antaranya dalam kondisi rusak berat; dan 14,58% (291,68 km) rusak ringan; 75,50% (1.510,63 km) dalam kondisi sedang; dan 4,58% (91,58 km) sisanya dalam kondisi baik.

Total jumlah jembatan di Jawa Timur 2.740 buah, dengan panjang 34.385 meter, yang terbagi atas jembatan nasional sebanyak 1.306 buah dengan panjang 21.365 meter, dan jembatan provinsi 1.216 buah dengan panjang 13.018 meter. Dari total jumlah jembatan tersebut, 2.491 buah (90,91%) atau sepanjang 31.463 meter di antaranya dalam kondisi baik.

#### **b. Kerusakan Akibat Beban Muatan Lebih**

Pelanggaran terhadap ketentuan batas muatan kendaraan ikut mempercepat kerusakan prasarana transportasi jalan raya sebelum umur teknis jalan tercapai. Pada 2007, dari 15 jembatan timbang yang ada di Jawa Timur, tercatat 1.355.692 unit kendaraan yang melakukan pelanggaran kelebihan muatan.

Untuk memperbaiki jalan tersebut dibutuhkan biaya tambahan, yang mengurangi alokasi dana untuk jalan yang lain, sehingga pada akhirnya pengelolaan seluruh jaringan jalan akan terganggu. Selain itu, kerugian paling besar secara langsung akan dialami oleh pengguna jalan, yaitu bertambahnya waktu tempuh perjalanan sehingga biaya operasional kendaraan semakin tinggi, serta akibat tak langsung komponen biaya transportasi pada proses distribusi barang semakin bertambah.

Pemerintah pusat bersama pemerintah daerah harus melakukan upaya terpadu untuk mengurangi, dan sedapatnya menghilangkan pembebanan muatan lebih dari kendaraan berat, khususnya truk bergandar tunggal, dengan tekanan gandar jauh melampaui daya dukung jalan. Jika sebab-sebab yang mendasar tersebut belum diselesaikan tuntas, maka pemeliharaan jalan dengan biaya APBN maupun APBD tidak akan dapat mengejar proses kerusakan yang begitu cepat terjadi.

#### **c. Menurunnya Kinerja Layanan Prasarana Jalan**

Menurunnya tingkat pelayanan prasarana jalan ditandai dengan terjadinya berbagai kemacetan yang menyebabkan kurang berfungsinya kota sebagai pusat pelayanan distribusi komoditas dan industri.

Masih banyak jalan arteri primer yang melewati daerah padat yang biasanya merupakan pusat kemacetan, sementara ketersediaan jaringan jalan tol saat ini masih sangat terbatas, sehingga belum mampu memberikan pelayanan optimal

dalam



dalam pola distribusi.

#### **d. Lambannya Pembangunan Prasarana Jalan**

Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Provinsi Jawa Timur selama 2008 relatif cukup lamban, padahal kebutuhan akan infrastruktur bagi Provinsi yang dikenal sebagai salah satu sentra industri nasional, dan produsen sejumlah komoditas agrobisnis, sangat vital untuk sarana mobilitas orang, barang maupun jasa.

Lambannya pengerjaan proyek jalan itu terlihat pada belum signifikannya perkembangan pembangunan jaringan tol sebanyak sepuluh ruas, sepanjang 516 kilometer --yang merupakan bagian dari tol trans-Jawa. Bahkan, dari sepuluh ruas tol tersebut, baru satu ruas yang berhasil diselesaikan, dan telah beroperasi, yaitu ruas tol Waru-Juanda sepanjang 13,6 kilometer.

Selain itu, pembangunan Jalan Lintas Selatan di Provinsi Jawa Timur sepanjang 639,43 kilometer yang diharapkan dapat membuka keterisolasian dan memacu perekonomian wilayah selatan Jawa Timur, hingga kini perkembangannya masih belum memuaskan.

Proyek yang pada 2002 ditaksir bakal menelan dana Rp 3,1 triliun itu sudah mulai dikerjakan pada 2004, namun kemajuan proyek yang rencananya akan menghubungkan delapan daerah (Pacitan, Trenggalek, Tulungagung, Blitar, Malang, Lumajang, Jember dan Banyuwangi) baru mencapai sekitar 20%, dan kini masih dikonsentrasikan untuk terhubungnya ruas Pacitan-Trenggalek.

Sementara itu pembangunan proyek Jembatan Surabaya-Madura (Suramadu) sepanjang 5,6 kilometer yang ditaksir menelan alokasi dana Rp 4,2 triliun, sudah mencapai 90% lebih, hanya tersisa 35 meter. Pada April-Mei 2009 diharapkan sudah dapat dioperasikan. Faktor utama penyebab lambannya pengerjaan proyek infrastruktur di Jawa Timur adalah keterbatasan dana, serta alatnya proses pembebasan lahan.

Pembebasan tanah yang tersendat juga menjadi penyebab lambannya pembangunan infrastruktur pengganti di kawasan luapan lumpur Lapindo, Sidoarjo, yakni jalan raya Porong, jalan tol, dan rel kereta api. Padahal rencana pembangunan ketiga prasarana itu sudah disiapkan sejak akhir 2006.

Dari rencana 132 hektare lahan yang dibutuhkan, hingga kini baru sekitar 63 hektare yang bisa dibebaskan (47%). Pembebasan lahan baru terealisasi untuk tanah sawah dengan harga Rp 120 ribu per meter persegi. Sedangkan untuk tanah kering masih terganjal permintaan harga dari pemilik tanah yang ingin disamakan dengan

harga

harga tanah milik korban lumpur dalam peta terdampak, yakni Rp 1 juta per meter persegi.

Pembangunan infrastruktur pengganti jalan raya Porong akhirnya dikerjakan pada Juli 2008. Meski pembebasan lahan belum 100%, pengerjaan dilakukan simultan, tanah yang sudah dibebaskan langsung dilakukan pengerjaan.

Pembangunan masih difokuskan pada pengerjaan jalan arteri pengganti jalan raya Porong, sedangkan untuk jalan tol akan mulai dikerjakan pada awal 2009 menunggu selesainya proses pembebasan lahan, sedangkan untuk rel kereta api menyusul kemudian. Pembebasan tanah untuk jalan tol yang belum tuntas, diharapkan selesai pada Maret 2009.

## **2. Sasaran**

Sasaran pembangunan transportasi prasarana jalan yang ingin dicapai adalah:

1. Terpeliharanya dan meningkatnya daya dukung, kapasitas, maupun dan kualitas pelayanan prasarana jalan dan jembatan untuk daerah-daerah yang perekonomiannya berkembang pesat.
2. Berkurangnya prasarana jalan dan jembatan yang berada dalam kondisi rusak berat dan sedang.
3. Meningkatnya aksesibilitas wilayah yang sedang dan belum berkembang melalui dukungan pelayanan prasarana jalan yang sesuai perkembangan kebutuhan transportasi, baik dalam hal kecepatan maupun kenyamanan, khususnya pada koridor-koridor utama di wilayah pedesaan, daerah terpencil, maupun pulau-pulau kecil.
4. Terealisasinya pembangunan ruas tol yang menjadi bagian dari trans-Jawa.
5. Terealisasinya pembangunan infrastruktur pengganti (jalan arteri raya Porong; jalan tol ruas Porong; dan rel kereta api) di wilayah luapan lumpur Lapindo, Sidoarjo, sesuai jadwal.
6. Terealisasinya rehabilitasi prasarana jalan dan jembatan yang rusak akibat bencana alam, banjir dan tanah longsor.
7. Terealisasinya pembangunan jalan lintas selatan Jawa Timur.
8. Terealisasinya pembangunan jembatan Suramadu, dan teroperasionalkan dengan meminimalisasi kejutan budaya (*cultural shock*) masyarakat Madura, serta ditujukan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat Madura .
9. Terwujudnya partisipasi aktif swasta dalam pembangunan dan penyelenggaraan

pelayanan

pelayanan prasarana jalan.

### **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan prasarana jalan dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Meningkatkan pemeliharaan rutin dan berkala prasarana jalan dan jembatan.
2. Penanganan cepat terhadap perbaikan prasarana jalan dan jembatan yang rusak akibat bencana alam.
3. Meningkatkan daya dukung dan kapasitas jalan dan jembatan untuk mengantisipasi pertumbuhan lalu lintas.
4. Percepatan pembangunan sembilan ruas tol yang menjadi bagian dari tol trans-Jawa (Mantingan-Ngawi-Kertosono; Kertosono-Mojokerto; Mojokerto-Surabaya; Gempol-Pandaan; Pandaan-Malang; Gempol-Pasuruan; Pasuruan-Probolinggo; Probolinggo-Banyuwangi; dan tol tengah kota Surabaya).
5. Percepatan pembangunan infrastruktur pengganti (jalan arteri raya Porong; jalan tol ruas Porong; dan rel kereta api) di wilayah luapan lumpur Lapindo, Sidoarjo.
6. Percepatan pembangunan jalan lintas selatan Jawa Timur.
7. Penuntasan penyelesaian pembangunan jembatan Suramadu, dan penataan sistem operasionalisasinya yang ditujukan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat Madura.
8. Mengharmonisasikan keterpaduan sistem jaringan jalan dengan kebijakan tata ruang wilayah nasional, provinsi, dan kabupaten/kota, dan meningkatkan keterpaduannya dengan sistem jaringan prasarana lainnya dalam konteks pelayanan intermoda dan sistem transportasi nasional (Sistranas).
9. Meningkatkan dan mengembangkan koordinasi di antara pemerintah pusat dan pemerintah provinsi, serta kabupaten/kota untuk memperjelas hak dan kewajiban dalam penanganan prasarana jalan.
10. Menumbuhkan sikap profesionalisme dan kemandirian institusi dan SDM bidang penyelenggaraan prasarana jalan.
11. Mendorong peran serta aktif masyarakat dan swasta dalam penyelenggaraan dan penyediaan prasarana jalan.

### **4. Program**

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program-program pembangunan, yang dibagi menjadi dua kategori, yaitu program prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

##### **4.1 Program Prioritas**

###### **a. Program Pemeliharaan dan Perbaikan Jalan dan Jembatan**

Program ini bertujuan meningkatkan pemeliharaan dan perbaikan kondisi jalan dan jembatan yang rusak (berat maupun sedang) secara rutin berkala, maupun rehabilitasi jalan dan jembatan yang rusak akibat bencana alam.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pemeliharaan rutin berkala dan perbaikan seluruh ruas jalan Provinsi, terutama jalan strategis potensial, sehingga layak digunakan untuk kepentingan mobilitas masyarakat.
2. Pemeliharaan rutin berkala dan perbaikan seluruh jembatan Provinsi, sehingga jalan layak digunakan untuk kepentingan mobilitas masyarakat.
3. Perbaikan prasarana jalan dan jembatan yang rusak akibat bencana alam.

##### **4.2 Program Penunjang**

###### **a. Program Pembangunan dan Peningkatan Jalan dan Jembatan**

Program ini bertujuan meningkatkan daya dukung serta kapasitas jalan dan jembatan untuk memperlancar lalu lintas, sekaligus optimalisasi pemanfaatan aset-aset prasarana jalan yang ada dengan meniadakan titik-titik lemah pelayanan prasarana jalan yang sering menghambat.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Peningkatan daya dukung, kualitas, dan kapasitas jalan dan jembatan untuk mengantisipasi pertumbuhan lalu lintas.
2. Penyelesaian pembangunan jalan lintas selatan Jawa Timur.
3. Penyelesaian pembangunan sembilan ruas tol yang menjadi bagian dari tol trans-Jawa (Mantingan-Ngawi-Kertosono; Kertosono-Mojokerto; Mojokerto-Surabaya; Gempol-Pandaan; Pandaan-Malang; Gempol-Pasuruan; Pasuruan-Probolinggo; Probolinggo-Banyuwangi; dan tol tengah kota Surabaya).
4. Penyelesaian pembangunan infrastruktur pengganti (jalan arteri raya Porong;

jalan

jalan tol ruas Porong; dan rel kereta api) di wilayah luapan lumpur Lapindo, Sidoarjo.

5. Penyelesaian pembangunan jembatan Suramadu, dan penataan sistem pemanfaatan dan operasionalisasinya, dengan mengutamakan peningkatan kesejahteraan masyarakat Madura.

## **B.2 TRANSPORTASI DARAT**

### **B.2.1 Lalu Lintas Angkutan Jalan**

Transportasi jalan merupakan moda transportasi utama yang berperan penting dalam mendukung pembangunan nasional, dan regional, serta mempunyai kontribusi terbesar dalam pangsa angkutan dibandingkan moda lain.

#### **1. Permasalahan**

1. Masih tingginya pelanggaran muatan lebih di jalan yang mengakibatkan kerusakan sebelum umur teknis jalan, akibat belum optimalnya pengawasan melalui jembatan timbang karena keterbatasan fisik/peralatan, SDM dan sistem manajemen; Terdapat pergeseran fungsi jembatan timbang yang cenderung untuk menambah pendapatan asli daerah (PAD) bukan sebagai alat pengawasan muatan lebih.
2. Kondisi kualitas dan kuantitas sarana dan pelayanan angkutan umum yang masih terbatas, walau terjadi peningkatan ijin trayek angkutan umum (angkutan bus antar-kota antar-provinsi), namun tingkat kelaikan armada umumnya masih rendah.
3. Masih tingginya jumlah dan fatalitas kecelakaan akibat rendahnya kedisiplinan pengguna jalan, rendahnya tingkat kelaikan armada; kurangnya rambu dan fasilitas keselamatan di jalan; dan rendahnya penegakan hukum peraturan lalu lintas, dan pendidikan berlalu lintas.
4. Rendahnya kelancaran angkutan jalan, akibat terbatasnya perkembangan kapasitas prasarana jalan dibanding perkembangan armada di jalan; kondisi sarana jalan yang rata-rata semakin menurun pelayanannya; optimalisasi penggunaan kapasitas jalan yang masih rendah, serta banyaknya daerah rawan kemacetan akibat penggunaan badan jalan untuk kegiatan sosial ekonomi, pasar, parkir, dan sebagainya; sistem manajemen lalu lintas yang belum optimal.
5. Banyaknya pungutan dan retribusi di jalan, yang membuat biaya angkutan di

jalan

jalan belum efisien.

6. Masih terbatasnya pengembangan SDM di bidang LLAJ, baik di tingkat regulator maupun operator, belum optimalnya pembinaan usaha angkutan serta pengembangan teknologi sarana dan prasarana LLAJ yang lebih efisien dan ramah lingkungan.
7. Masih tingginya polusi udara dan suara, akibat kemacetan, dan masih dominannya penggunaan lalu lintas kendaraan pribadi di jalan, terutama di wilayah perkotaan.
8. Rendahnya kualitas dan kuantitas angkutan umum, terutama transportasi perkotaan, dan juga angkutan pedesaan.

## **2. Sasaran**

Sasaran pembangunan transportasi lalu lintas angkutan jalan (LLAJ) yang ingin dicapai adalah:

1. Meningkatnya kedisiplinan masyarakat dalam berlalu lintas, yang ditandai dengan menurunnya jumlah pelanggaran lalu lintas, dan muatan lebih di jalan, sehingga dapat menurunkan kerugian ekonomi yang diakibatkannya.
2. Meningkatnya kelaikan dan jumlah sarana dan prasarana LLAJ.
3. Menurunnya tingkat kecelakaan dan fatalitas kecelakaan lalu lintas di jalan, serta meningkatnya kualitas pelayanan angkutan dalam hal ketertiban, keamanan dan kenyamanan transportasi jalan, terutama angkutan umum di perkotaan, pedesaan, dan antar-kota.
4. Meningkatnya keterpaduan antar-moda dan efisiensi dalam mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, untuk mendukung perwujudan sistem transportasi nasional, regional, dan lokal.
5. Meningkatnya keterjangkauan pelayanan transportasi umum bagi masyarakat luas di perkotaan dan pedesaan, serta dukungan pelayanan transportasi jalan perintis di wilayah terpencil untuk mendukung pengembangan wilayah.
6. Meningkatnya peran serta swasta dan masyarakat dalam penyelenggaraan transportasi jalan (angkutan perkotaan, pedesaan, dan antarkota).
7. Meningkatnya penanganan dampak polusi udara, serta pengembangan teknologi sarana yang ramah lingkungan, terutama di wilayah perkotaan.
8. Meningkatnya profesionalisme sumber daya manusia dalam perencanaan pembinaan dan penyelenggaraan LLAJ.

9. Terwujudnya penyelenggaraan angkutan perkotaan yang efisien berbasis masyarakat dan wilayah, andal dan ramah lingkungan, serta terjangkau.
10. Terwujudnya perencanaan transportasi perkotaan yang terpadu dengan pengembangan wilayah.

### **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan lalu lintas angkutan jalan (LLAJ) dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Meningkatkan kondisi pelayanan prasarana jalan melalui penanganan dan penindakan muatan lebih secara komprehensif, dan melibatkan berbagai instansi terkait.
2. Meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan secara komprehensif dan terpadu dari berbagai aspek (pencegahan, pembinaan dan penegakan hukum, penanganan dampak kecelakaan dan daerah rawan kecelakaan, sistem informasi kecelakaan lalu lintas dan kelaikan sarana, serta ijin pengemudi di jalan).
3. Meningkatkan kelancaran pelayanan angkutan jalan secara terpadu: penataan sistem jaringan dan terminal; manajemen lalu lintas; pemasangan fasilitas dan rambu jalan; penegakan hukum dan disiplin di jalan; mendorong efisiensi transportasi barang dan penumpang di jalan melalui deregulasi pungutan dan retribusi di jalan, penataan jaringan dan ijin trayek; kerja sama antarlembaga pemerintah (pusat, provinsi, dan kabupaten/kota).
4. Meningkatkan aksesibilitas pelayanan kepada masyarakat, antara lain melalui penyediaan pelayanan angkutan perintis pada daerah-daerah terpencil.
5. Menata sistem transportasi jalan sejalan dengan sistem transportasi nasional, regional, dan lokal, antara lain melalui penyusunan Rancangan Umum Jaringan Transportasi Jalan (RUJTJ).
6. Meningkatkan peran serta, investasi swasta dan masyarakat dalam penyelenggaraan transportasi jalan dengan menciptakan iklim kompetisi yang sehat dan transparan dalam penyelenggaraan transportasi, serta pembinaan terhadap operator dan pengusaha di bidang LLAJ.
7. Meningkatkan profesionalisme SDM (petugas, disiplin operator dan pengguna jalan), meningkatkan kemampuan manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pembinaan teknis tentang pelayanan operasional transportasi.

8. Fasilitasi pengembangan transportasi yang berkelanjutan, terutama penggunaan transportasi umum massal di perkotaan yang padat dan yang terjangkau dan efisien, berbasis masyarakat dan terpadu dengan pengembangan wilayahnya.

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program-program pembangunan, yang dibagi menjadi dua kategori, yaitu program prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

##### **4.1 Program Prioritas**

###### **a. Program Pembangunan, Pemeliharaan, dan Perbaikan Prasarana dan Fasilitas LLAJ**

Program ini bertujuan meningkatkan pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan prasarana dan sarana lalu lintas jalan raya untuk mendukung tercapainya sistem transportasi jalan yang memadai.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Penataan sistem transportasi wilayah di Jawa Timur.
2. Peningkatan keselamatan transportasi jalan.
3. Peningkatan pelayanan dan kelancaran angkutan umum dan barang, serta penanggulangan muatan lebih melalui penindakan secara tegas.
4. Peningkatan dan pengembangan fasilitas jalan, serta efektivitas peran dan fungsi jembatan timbang.
5. Pembangunan transportasi berkelanjutan, terutama di perkotaan.

##### **4.2 Program Penunjang**

###### **a. Program Peningkatan Aksesibilitas Pelayanan Angkutan LLAJ**

Program ini bertujuan meningkatkan akses masyarakat terhadap pelayanan angkutan lalu lintas jalan raya, yang aman, murah, dan terjangkau.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pembangunan transportasi umum perkotaan, dan juga pedesaan, yang terpadu dan terjangkau, berbasis masyarakat dan wilayah.



2. Peningkatan kesadaran masyarakat untuk menggunakan angkutan umum.
3. Pengembangan keterpaduan transportasi dan tata guna lahan dan *demand management*.
4. Fasilitasi pengembangan angkutan massal berbasis jalan dan rel di perkotaan yang padat (kota metropolitan).
5. Penyediaan pelayanan angkutan umum perintis, terutama bagi masyarakat di wilayah yang masih terisolasi dan daerah terpencil.
6. Pengembangan sistem kerja sama swasta dan koperasi dalam pelayanan angkutan perintis (pengadaan sarana dan operasi), dan angkutan perkotaan dan pedesaan yang berbasis masyarakat dan berwawasan lingkungan.
7. Penataan untuk menciptakan kemudahan akses transportasi antar-moda ke pelabuhan, bandara, terminal, dan stasiun.

### **B.2.2 Perkeretaapian**

Perkeretaapian diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, adil dan merata, ditujukan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan. Kontribusi perkeretaapian berdasarkan pangsa angkutan yang dihasilkan secara nasional masih sangat rendah dibandingkan moda angkutan lain

Sistem perkeretaapian di Jawa Timur telah dibangun sejak era kolonialisme Hindia-Belanda. Jalur kereta api di Jawa Timur terdiri jalur utara (Surabaya Pasar Turi-Semarang-Jakarta), jalur tengah (Surabaya Gubeng-Yogyakarta-Jakarta), jalur lingkaran selatan (Surabaya Gubeng-Malang-Blitar-Kertosono-Surabaya), dan jalur timur (Surabaya Gubeng-Jember-Banyuwangi). Jawa Timur juga memiliki sistem transportasi kereta komuter dengan rute Surabaya-Sidoarjo-Porong, Surabaya-Lamongan-Babat, Surabaya-Mojokerto, dan Malang-Kepanjen. Jaringan jalan rel kereta api yang beroperasi pada 2007 di Jawa Timur, sepanjang 986,307 kilometer, terdiri dari lintasan raya 865,139 kilometer, dan lintasan cabang 121,168 kilometer.

Perkeretaapian pada umumnya masih memiliki fungsi untuk pelayanan umum, serta berbagai penugasan dari pemerintah (*public service obligation*) dengan kompensasi berupa subsidi yang disediakan oleh Pemerintah. Secara umum kendala perkeretaapian sebagai suatu industri jasa angkutan yang mandiri sulit dapat berkembang secara komersial ataupun menguntungkan.

Peran pemerintah masih sangat dominan dalam pengembangan kereta api

nasional

nasional, baik dalam aspek pendanaan dan investasi, regulasi, serta pengembangannya. Dengan keterbatasan pendanaan, SDM dan kelembagaan di bidang perkeretaapian, kondisi fisik prasarana dan sarana kereta api saat ini masih banyak mengalami *backlog* pemeliharaan yang berlangsung secara terus menerus, baik karena perencanaan, pengoperasian dan dukungan pendanaan yang masih terbatas.

Perkeretaapian nasional mengalami kejenuhan di setiap aspek, seperti manajemen, struktur kelembagaan, kapasitas lintas, kondisi sarana (lokomotif dan gerbong), kondisi rel yang sudah tua dan aus, kekurangan investasi dan dana pemeliharaan, citra pelayanan kepada konsumen dan masyarakat, kekakuan investasi karena sifat "*natural monopoly*", masalah regulasi kelembagaan dan struktur pasarnya.

### **1. Permasalahan**

1. Masih banyaknya kondisi prasarana (rel, jembatan KA dan sistem persinyalan dan telekomunikasi KA) yang telah melampaui batas umur teknis, serta banyak terjadi *backlog* pemeliharaan prasarana.
2. Semakin menurunnya kualitas sarana angkutan perkeretaapian karena sebagian besar telah melampaui umur teknis, serta kondisi perawatannya tidak terpenuhi, sehingga banyak sarana yang tidak siap operasi.
3. Tingginya tingkat kecelakaan KA, terutama akibat *backlog* pemeliharaan, dan rendahnya disiplin pengguna jalan pada perlintasan sebidang.
4. Masih rendahnya keamanan dan ketertiban (sterilisasi), serta banyaknya gangguan di stasiun dan sepanjang jalur jalan kereta api akibat banyak munculnya bangunan liar, kegiatan masyarakat di sepanjang jalur.
5. Rendahnya mobilitas angkutan akibat belum optimalnya keterpaduan pelayanan antar-moda, kondisi prasarana dan sarana, terbatasnya pengembangan lintas jaringan pelayanan dan sumber daya perkeretaapian.
6. Masih rendahnya kinerja pelayanan kereta api (produktivitas angkutan, ketepatan jadwal, kenyamanan). Juga masih rendahnya kualitas SDM perkeretaapian, terutama dalam budaya organisasi, manajemen dan penguasaan teknologi.

### **2. Sasaran**

## **2. Sasaran**

Sasaran pembangunan perkeretaapian yang ingin dicapai adalah:

1. Meningkatnya kinerja pelayanan, terutama keselamatan angkutan, yang tercermin dari menurunnya tingkat kecelakaan dan fatalitas akibat kecelakaan di perlintasan sebidang dengan jalan.
2. Meningkatnya penanganan keamanan operasi pada sepanjang lintas utama yang padat.
3. Meningkatnya kelancaran mobilisasi angkutan barang dan jasa.

## **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan perkeretaapian dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Meningkatkan keselamatan angkutan dan kualitas pelayanan melalui pemulihan kondisi pelayanan prasarana dan sarana angkutan perkeretaapian.
2. Meningkatkan peran angkutan perkeretaapian nasional dan lokal, dan meningkatkan strategi pelayanan angkutan yang lebih berdaya saing secara antar-moda dan inter-moda.
3. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan, terutama pada koridor yang telah jenuh, serta koridor-koridor strategis yang perlu dikembangkan.

## **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program-program pembangunan, yang dibagi menjadi dua kategori, yaitu program prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

### **4.1 Program Prioritas**

#### **a. Program Pembangunan, Pemeliharaan, dan Perbaikan Prasarana dan Fasilitas Perkeretaapian**

Program ini bertujuan meningkatkan pembangunan, pemeliharaan, dan perbaikan prasarana dan sarana perkeretaapian untuk memberikan pelayanan yang berkualitas bagi masyarakat.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

##### 1. Pembangunan

1. Pembangunan dan pengembangan secara bertahap kereta komuter di wilayah Gerbangkertasusila dalam satu jaringan transportasi massal kereta api yang terintegrasi.
2. Fasilitasi peningkatan pemeliharaan dan perbaikan sarana prasarana dan fasilitas perkeretaapian.
3. Fasilitasi peningkatan keamanan pengguna jalan pada perlintasan sebidang.
4. Fasilitasi revitalisasi jaringan kereta api di Pulau Madura, dari Bangkalan ke Sumenep, dalam rangka membangun satu jaringan transportasi massal kereta api yang terintegrasi.
5. Fasilitasi peningkatan jalur kereta api Bangil-Jember-Banyuwangi, yakni penggantian bantalan rel dari kayu menjadi beton, perbaikan jembatan, serta jalur rel.
6. Fasilitasi percepatan pembangunan rel kereta api pengganti jalur Tanggulangin-Porong.

#### **4.2 Program Penunjang**

##### **a. Program Peningkatan Aksesibilitas Pelayanan Kereta Api**

Program ini bertujuan meningkatkan akses masyarakat terhadap pelayanan kereta api, yang aman, murah, dan terjangkau.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Penuntasan penyelesaian pembukaan kembali jalur kereta api Sidoarjo-Tulangan-Prambon-Tarik untuk mengatasi problem transportasi yang terkendala dampak luapan lumpur Lapindo.
2. Penuntasan penyelesaian pembukaan kembali jalur kereta api Kalisat (Jember)-Bondowoso-Situbondo-Panarukan.
3. Peningkatan pelayanan kereta api peti kemas (Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya–Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta).
4. Fasilitasi penyediaan pelayanan angkutan kereta api kelas ekonomi untuk masyarakat miskin yang tarifnya disesuaikan daya beli mereka.

##### **B.2.3 Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan**

Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (ASDP) didefinisikan sebagai jembatan “mengapung” yang berfungsi menghubungkan jaringan transportasi darat yang terputus; kegiatan angkutan feri yang mengangkut penumpang dan kargo

melalui

melalui sungai dan perairan; mempunyai rute tetap dan jadwal reguler, serta bangunan kapal ferry yang berbentuk khusus.

Angkutan sungai, danau, dan penyeberangan diperlukan sebagai sarana meningkatkan kesejahteraan masyarakat, memberikan aksesibilitas yang lebih baik sehingga dapat mengakomodasi peningkatan kebutuhan mobilitas penduduk melalui jaringan transportasi darat yang terputus di perairan antar-pulau, sepanjang daerah aliran sungai dan danau, serta berfungsi melayani transportasi yang menjangkau daerah terpencil dan daerah pedalaman.

### **1. Permasalahan**

1. Masih terbatasnya sarana yang tersedia.
2. Masih kurangnya keterpaduan pembangunan jaringan transportasi SDP dengan rencana pengembangan wilayah, serta lemahnya koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah dalam sistem pengembangan prasarana dan sarana ASDP.
3. Belum optimalnya peran serta swasta dalam penyelenggaraan ASDP, baik dalam investasi pembangunan, operasi dan pemeliharaan, serta penyelenggaraan angkutan perintis.

### **2. Sasaran**

Sasaran pembangunan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang ingin dicapai adalah:

1. Meningkatnya jumlah prasarana dermaga untuk meningkatkan jumlah lintas penyeberangan baru yang siap operasi maupun meningkatkan kapasitas lintas penyeberangan (Ketapang-Gilimanuk, dan Kamal-Surabaya) yang padat.
2. Meningkatnya kelaikan dan jumlah sarana ASDP.
3. Meningkatnya keselamatan ASDP.
4. Meningkatnya kelancaran dan jumlah penumpang, kendaraan dan penumpang yang diangkut, terutama meningkatnya kelancaran perpindahan antarmoda di dermaga penyeberangan; serta meningkatkan pelayanan angkutan perintis.
5. Meningkatnya peran serta swasta dalam pembangunan dan pengelolaan ADSP.

### **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

#### 1.Meningkatkan

1. Meningkatkan keselamatan dan kualitas pelayanan prasarana dan sarana serta pengelolaan ASDP.
2. Meningkatkan kelancaran dan kapasitas pelayanan di lintas yang telah jenuh, seperti Ketapang-Gilimanuk, dan Surabaya-Kamal.
3. Mendorong peran serta swasta dalam penyelenggaraan ASDP.

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program pembangunan prioritas, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

##### **4.1 Program Prioritas**

###### **a. Program Pembangunan, Pemeliharaan, dan Perbaikan Prasarana dan Fasilitas ASDP**

Program ini bertujuan meningkatkan mutu pelayanan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pembangunan, pemeliharaan dan perbaikan prasarana dermaga penyeberangan.
2. Pengembangan sarana dan aksesibilitas pelayanan ASDP di wilayah kepulauan melalui pendekatan pembangunan transportasi wilayah.

#### **B.3 TRANSPORTASI LAUT**

Transportasi laut mempunyai peran sangat penting bagi perekonomian Jawa Timur. Hampir 99% kegiatan ekspor-impor diangkut menggunakan transportasi laut. Transportasi laut juga sangat penting bagi pergerakan perdagangan antar-pulau (dalam negeri) yang dilayani armada pelayaran nasional.

##### **1. Permasalahan**

1. Terpuruknya peran armada pelayaran nasional dalam mengangkut muatan, dan belum diberlakukan sepenuhnya azas *cabotage*.
2. Masih adanya biaya ekonomi tinggi, dan kurangnya fasilitas prasarana bongkar muat di pelabuhan, menambah beban bagi pengguna jasa yang pada akhirnya menambah biaya bagi masyarakat secara umum.

3. Tingkat kecukupan fasilitas keselamatan pelayaran seperti sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) belum memenuhi persyaratan internasional.

## **2. Sasaran**

Sasaran pembangunan transportasi laut yang ingin dicapai adalah:

1. Meningkatnya pangsa pasar armada pelayaran nasional baik untuk angkutan laut dalam negeri maupun ekspor-impor
2. Meningkatnya kinerja dan efisiensi pelabuhan, khususnya yang ditangani oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) karena sebagian besar muatan ekspor-impor dan angkutan dalam negeri ditangani oleh pelabuhan yang ada di bawah pengelolaan BUMN;
3. Terlengkapinya sarana bantu navigasi pelayaran (SBNP) dan fasilitas pemeliharannya.

## **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan transportasi laut dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Meningkatkan peran armada pelayaran nasional, baik untuk angkutan dalam negeri maupun ekspor-impor dengan memberlakukan azas *cabotage*. Untuk itu diperlukan dukungan perbankan dalam penyediaan kredit murah bagi peremajaan armada.
2. Mengurangi, bahkan menghapus pungutan-pungutan tidak resmi di pelabuhan, sehingga tarif yang ditetapkan otoritas pelabuhan tidak jauh berbeda dengan biaya yang secara riil dikeluarkan pengguna jasa kepelabuhanan, melalui peningkatan koordinasi bagi semua instansi yang terkait dalam proses bongkar muat barang.
3. Pemenuhan standar pelayaran internasional untuk peningkatan keselamatan pelayaran, baik selama pelayaran maupun saat berlabuh dan bongkar muat di pelabuhan.

## **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program pembangunan prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

### 4.1 Program

#### **4.1 Program Prioritas**

##### **a. Program Pembangunan, Pemeliharaan, dan Perbaikan Prasarana dan Fasilitas Transportasi Laut**

Program ini bertujuan meningkatkan kuantitas dan kualitas prasarana transportasi laut untuk mendukung pengembangan perekonomian Jawa Timur.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pembangunan, pemeliharaan dan perbaikan prasarana transportasi laut.
2. Pengembangan pembangunan terminal peti kemas.
3. Peningkatan pelayanan transportasi laut bagi wilayah kepulauan.
4. Pemeliharaan dan perbaikan sarana bantu navigasi pelayaran (SNBP).
5. Pengembangan usaha di bidang pelabuhan melalui kerja sama pihak swasta, *out-sourcing* maupun *public private partnership*, pada lokasi pelabuhan potensial sebagai akses sentra produksi dan pemasaran komoditas antar-wilayah, termasuk untuk penumpang.

#### **4.2 Program Penunjang**

##### **a. Program Pembangunan dan Peningkatan Prasarana Transportasi Laut**

Program ini bertujuan meningkatkan akses masyarakat terhadap pelayanan transportasi laut yang nyaman, murah dan terjangkau.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Fasilitas pembangunan pelabuhan laut di daerah.
2. Fasilitas pengoperasian kapal laut perintis.

#### **B.4 TRANSPORTASI UDARA**

Transportasi udara memiliki keunggulan kecepatan dibanding moda transportasi lainnya, menjadi sarana transportasi bagi wisatawan, pengusaha, dan masyarakat. Transportasi udara di Jawa Timur perlu dikelola sesuai standar keselamatan penerbangan internasional, dan interkoneksi dengan moda transportasi lainnya.

Wisatawan mancanegara yang datang Jawa Timur menggunakan transportasi udara, karena itu untuk menarik wisatawan mancanegara, selain promosi tempat daerah tujuan wisata dan jaminan keamanan di daerah tersebut, diperlukan adanya jaminan keselamatan penerbangan di wilayah udara Indonesia.

Jaminan



Jaminan itu dapat diwujudkan, baik oleh lembaga pemerintah pemegang otoritas pengelola transportasi udara maupun operator bandara dan perusahaan penerbangan, dengan memenuhi standar keselamatan penerbangan Internasional yang telah ditetapkan oleh ICAO (International Civil Aviation Organization).

### **1. Permasalahan**

Provinsi Jawa Timur memiliki satu bandara internasional, yakni Juanda, yang menghubungkan Jawa Timur dengan kota-kota besar di Indonesia dan luar negeri. Bandara lainnya adalah Bandara Abdul Rachman Saleh di Kabupaten Malang, Bandara Noto Hadinegoro di Kabupaten Jember, Bandara Iswahyudi di Madiun, Bandara Trunojoyo di Kabupaten Sumenep, serta Bandara di Kabupaten Banyuwangi. Penjajakan rencana pembangunan Bandara perintis di Kabupaten Pacitan dan Pulau Bawean, Kabupaten Gresik sudah dilakukan sejak 2003. Kebutuhan infrastruktur bandara di beberapa daerah kabupaten/kota untuk mendukung sektor pariwisata dan perdagangan di Jawa Timur sangat dibutuhkan.

### **2. Sasaran**

Sasaran pembangunan transportasi udara yang ingin dicapai adalah:

1. Meningkatnya jaminan keselamatan, kelancaran dan kesinambungan pelayanan transportasi udara, baik untuk angkutan penerbangan domestik dan internasional, maupun perintis.
2. Meningkatnya pembangunan dan pengembangan sarana dan prasarana transportasi udara di daerah-daerah Jawa Timur, terutama daerah yang memiliki potensi wisata dan perdagangan yang tinggi.

### **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan transportasi udara dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Pemenuhan standar keamanan dan keselamatan penerbangan yang dikeluarkan oleh International Civil Aviation Organization.
2. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi udara, baik di terminal internasional maupun domestik, Bandara Juanda.
3. Revitalisasi lapangan udara perintis yang sudah ada untuk ditingkatkan kapasitasnya menjadi bandara penerbangan sipil.
4. Mengembangkan fungsi bandara militer untuk melayani penerbangan sipil, yakni

Bandara

Bandara Abdulrachman Saleh dan Iswahyudi.

5. Pembangunan lapangan udara perintis di beberapa daerah yang potensial dan strategis.

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program pembangunan prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

##### **4.1 Program Prioritas**

###### **a. Program Pembangunan, Pemeliharaan, dan Perbaikan Prasarana dan Fasilitas Transportasi Udara**

Program ini bertujuan meningkatkan kualitas pelayanan transportasi udara di bandara yang sudah ada, serta mengembangkan pembangunan prasarana transportasi udara di daerah-daerah potensial strategis untuk mendukung pengembangan perekonomian Jawa Timur.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Peningkatan dan pengembangan kualitas pelayanan transportasi udara di Bandara Juanda, baik terminal internasional maupun domestik.
2. Pemeliharaan, dan perbaikan sarana prasarana transportasi udara di Bandara Juanda.
3. Fasilitasi revitalisasi lapangan udara Trunojoyo, Sumenep.
4. Penyelesaian pembangunan lapangan udara perintis di Kabupaten Pacitan, dan Pulau Bawean, Kabupaten Gresik.
5. Peningkatan sarana dan prasarana Bandara Militer Abdulrachman Saleh dan Iswahyudi untuk melayani penerbangan sipil.
6. Fasilitasi pembangunan lapangan udara di wilayah kabupaten/kota yang strategis dan potensial.

##### **4.2 Program Penunjang**

###### **a. Program Pembangunan dan Peningkatan Prasarana Transportasi Udara**

Program ini bertujuan meningkatkan dan mengembangkan kualitas pelayanan transportasi udara yang nyaman dan terjangkau.

Kegiatan

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pembangunan jalan akses Bandara Abdurrahman Saleh, Malang
2. Fasilitas pembangunan Bandara Blimbingsari, Banyuwangi.
3. Fasilitas pembangunan Bandara Notohadinegoro, Jember.

### **C. POS dan TELEMATIKA**

Selama satu dekade terakhir telah terjadi pergeseran paradigma dalam perekonomian dunia, yaitu beralihnya masyarakat industri menjadi masyarakat informasi yang didorong oleh kemajuan teknologi, serta ditandai semakin meningkatnya peran informasi dan ilmu pengetahuan dalam kehidupan manusia.

Dalam era globalisasi di mana informasi mempunyai nilai ekonomi, kemampuan untuk mendapatkan, memanfaatkan, dan mengolah informasi mutlak dimiliki suatu bangsa untuk memicu pertumbuhan ekonomi sekaligus mewujudkan daya saing bangsa.

Berkaitan dengan itu, masyarakat Indonesia pada umumnya, masyarakat Jawa Timur pada khususnya, masih belum mempunyai kesiapan dan kemampuan yang memadai. Rendahnya kemampuan masyarakat mengakses informasi menimbulkan kesenjangan digital (*digital divide*) dengan masyarakat negara lain. Karena itu, perlu dilakukan berbagai perbaikan dan perubahan mendasar untuk meningkatkan kesiapan dan kemampuan masyarakat Jawa Timur menghadapi era informasi.

#### **1. Permasalahan**

Tingkat kesiapan dan kemampuan masyarakat Jawa Timur dalam mengakses dan memanfaatkan informasi ditentukan oleh dua aspek, yaitu *supply* yang terkait dengan kemampuan pembangunan penyedia infrastruktur informasi (pos dan telematika); dan *demand* yang terkait dengan kebutuhan masyarakat pengguna.

Ketidakseimbangan *supply-demand* pada akhirnya akan menyebabkan rendahnya tingkat kesiapan dan kemampuan mengakses dan memanfaatkan informasi. Ketidakseimbangan tersebut disebabkan beberapa hal sebagai berikut:

##### **a. Terbatasnya Ketersediaan Infrastruktur Informasi**

Penyediaan infrastruktur informasi belum dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Teledensitas (tingkat penetrasi) layanan telepon tetap, telepon bergerak, dan pengguna internet di Jawa Timur masih relatif rendah.

b. tidak

#### **b. Tidak Meratanya Infrastruktur Informasi**

Jangkauan infrastruktur informasi masih sangat terbatas, dan lebih banyak terkonsentrasi di wilayah perkotaan. Infrastruktur pos dan telekomunikasi belum mampu menjangkau seluruh desa yang ada di Jawa Timur.

#### **c. Terbatasnya Kemampuan Pembiayaan Penyedia Infrastruktur Informasi**

Keterbatasan kemampuan pembiayaan sangat dirasakan terutama pada sektor-sektor yang memanfaatkan teknologi tinggi, seperti pos dan telematika. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi yang sangat cepat membawa dampak pada meningkatnya kebutuhan akan investasi baru dalam waktu yang lebih singkat, sehingga investasi jangka panjang menjadi tidak menarik lagi.

Sementara itu, pembangunan infrastruktur informasi membutuhkan perencanaan dan implementasi cukup panjang, serta waktu pengembalian modalnya juga yang panjang. Mengingat kemampuan pembiayaan pemerintah sangat terbatas, maka diperlukan sumber pembiayaan lain di luar pemerintah untuk mendanai pembangunan infrastruktur informasi. Masih adanya hambatan (*barrier to entry*) dalam penyelenggaraan pos dan telematika menyebabkan belum optimalnya upaya mobilisasi sumber pembiayaan di luar pemerintah.

Selain itu, kurangnya mekanisme kerjasama pemerintah-swasta, terutama untuk penyediaan infrastruktur dan layanan di daerah non-komersial, menyebabkan tidak terjadinya pembagian risiko investasi antara pemerintah dan swasta.

#### **d. Belum Terjadinya Kompetisi yang Setara**

Sejalan berkembangnya peran informasi, kebutuhan infrastruktur informasi semakin bertambah. Pada penyelenggaraan yang bersifat monopoli, pemenuhan kebutuhan tersebut sangat sulit dilakukan, terutama karena terbatasnya kemampuan penyelenggara.

Bertambahnya jumlah penyelenggara pada lingkungan multi operator seharusnya dapat meningkatkan kemampuan penyediaan infrastruktur. Terkait dengan itu, pemerintah telah memulai restrukturisasi dalam penyelenggaraan pos dan telematika, antara lain, dilakukan melalui penghapusan bentuk monopoli.

Dengan dihapuskannya bentuk monopoli, kemampuan pembangunan, serta kinerja dan efisiensi penyelenggaraan diharapkan akan meningkat. Pada kenyataannya, kondisi tersebut belum sepenuhnya terpenuhi, karena kompetisi yang setara belum terjadi akibat berlarut-larutnya restrukturisasi sektor.

#### **e. Kurang Optimalnya Pemanfaatan Infrastruktur**

Sesuai dengan regulasi yang berlaku saat ini, penyelenggaraan telematika

hanya

hanya dapat memanfaatkan infrastruktur telematika yang dimiliki oleh penyelenggara telematika. Padahal, di samping infrastruktur konvensional terdapat potensi infrastruktur lain yang memungkinkan untuk dimanfaatkan dalam mendorong tingkat penetrasi layanan telematika, seperti jaringan listrik dengan teknologi *powerline communications* (PLC), serta *backbone* serat optik yang dimiliki oleh perusahaan listrik negara dan perusahaan gas negara.

Tidak dimanfaatkannya secara optimal infrastruktur alternatif ini secara langsung mengurangi kemungkinan perluasan akses. Selain itu, kurangnya pemanfaatan bersama suatu infrastruktur oleh beberapa penyelenggara (*resource sharing*), seperti pemakaian bersama menara pemancar/penerima untuk layanan seluler dan penyiaran, serta pemakaian *backbone* secara bersama, menimbulkan duplikasi investasi.

#### **f. Terbatasnya Kemampuan Adopsi dan Adaptasi Teknologi**

Perubahan teknologi informasi dan komunikasi yang sangat cepat menuntut kemampuan yang tinggi dari penyelenggara pos dan telematika untuk mengadopsi dan mengadaptasi teknologi. Terbatasnya kemampuan BUMN pos untuk mengadopsi teknologi informasi sejalan semakin beragamnya pengganti layanan pos, seperti *short message service* dan *electronic mail*, serta terbatasnya kemampuan BUMN penyiaran untuk memanfaatkan teknologi digital, tidak saja menurunkan efisiensi penyelenggaraan dan kualitas layanan, tetapi juga daya saing perusahaan.

#### **g. Rendahnya Daya Saing Pelayanan Pos**

Pembangunan pos dituntut untuk selalu meningkatkan kualitas layanan melalui perluasan jangkauan dan peningkatan kecepatan waktu tempuh. Di daerah komersial, pelayanan pos selain dilakukan oleh PT Pos Indonesia sebagai BUMN pos, juga dilakukan oleh beberapa penyelenggara swasta (perusahaan jasa titipan dan multinasional).

Dalam penyelenggaraan di daerah komersial, PT Pos Indonesia harus berkompetisi dengan penyelenggara swasta. Sementara itu, pelayanan pos di daerah non- komersial dilakukan PT Pos Indonesia melalui kewajiban pelayanan universal (*Public Service Obligation* atau PSO). Pada dasarnya program PSO mengharuskan PT Pos Indonesia menyediakan layanan di seluruh wilayah Indonesia dengan tarif yang terjangkau (prinsip *accessibility* dan *affordability*). Kewajiban PSO ini dirasakan berat karena terbatasnya jaringan transportasi yang ada, serta besarnya biaya investasi dan operasional yang jauh melebihi pendapatan.

Pada

Pada kondisi volume produksi rendah, dengan sendirinya tarif --yang besarannya ditentukan oleh pemerintah-- tidak mampu menutup biaya layanan antaran. Untuk mempertahankan pelayanan pos di daerah PSO, PT Pos Indonesia harus melakukan subsidi dari layanan komersial. Keadaan ini selanjutnya mengakibatkan rendahnya kemampuan pembangunan dan daya saing perusahaan dalam penyelenggaraan pos di daerah komersial.

#### **h. Kesenjangan Penyediaan Infrastruktur**

Ketersediaan infrastruktur telekomunikasi selama lima tahun terakhir mengalami pertumbuhan cukup signifikan. Namun pertumbuhan pembangunan “sambungan tetap” melambat, antara lain, karena terjadinya pergeseran fokus bisnis penyelenggara telekomunikasi tetap ke telekomunikasi bergerak. Ketimpangan ketersediaan infrastruktur telekomunikasi antara wilayah perkotaan dan pedesaan masih cukup lebar, bahkan masih banyak desa yang tidak memiliki fasilitas telekomunikasi.

#### **i. Masih Rendahnya E-Literacy**

Pembangunan teknologi informasi secara luas baru dimulai sejak 1994. Jumlah pengguna internet meningkat dari tahun ke tahun terus meningkat, seiring makin bervariasinya tawaran teknologi dan program dari *provider*. Walau dalam waktu relatif singkat perkembangan internet mengalami banyak kemajuan, namun internet belum menjadi pilihan utama masyarakat dalam berkomunikasi dan memperoleh informasi.

Selama ini, media penyiaran (radio dan televisi), media tradisional (tatap muka, pameran dan film), serta media publikasi (media cetak dan publikasi pemerintah) lebih sering digunakan sebagai sarana komunikasi dan informasi publik. Rendahnya penggunaan internet disebabkan tingginya biaya penyediaan perangkat keras, dan akses internet, serta masih rendahnya tingkat literasi komputer (*e-literacy*) penduduk Jawa Timur.

#### **j. Rendahnya Daya Saing BUMN Penyiaran**

Pada subsektor penyiaran, penyelenggaraan di daerah komersial dilakukan oleh BUMN penyiaran (Perjan RRI dan PT TVRI persero), dan penyelenggara swasta. Terbatasnya kualitas sumber daya manusia, rendahnya kualitas pengembangan materi (*content*) penyiaran, dan terbatasnya tingkat pemanfaatan teknologi tinggi menjadikan BUMN penyiaran tidak mampu bersaing dengan penyelenggara swasta.

Keterbatasan

Keterbatasan dana menyebabkan terbatasnya kemampuan BUMN penyiaran untuk merehabilitasi dan memperbaharui fasilitas penyiaran yang sudah melewati umur teknis. Kondisi ini menyebabkan kualitas dan jangkauan layanan penyiaran menjadi berkurang.

## **2. Sasaran**

Sasaran yang hendak dicapai dalam pembangunan pos dan telematika adalah:

1. Terwujudnya penyelenggaraan pos dan telematika yang efisien, yaitu yang mampu mendorong produktivitas dan pertumbuhan ekonomi dengan tetap memperhatikan kemanfaatan aspek sosial dan komersial.
2. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat akan layanan pos dan telematika yang murah, mudah, dan berkualitas.
3. Meningkatnya kapasitas serta kemampuan masyarakat dan aparatur pemerintah dalam mengembangkan dan mendayagunakan teknologi dan aplikasi telematika secara efektif.

Pencapaian sasaran tersebut, antara lain, tercermin dari indikator:

1. Meningkatnya kualitas pelayanan pos di kecamatan.
2. terselesaikannya revitalisasi pelayanan pos.
3. terselesaikannya pembangunan fasilitas telekomunikasi pedesaan, yang diukur dari meningkatnya pertambahan sambungan baru, dan luas cakupan desa.
4. terselesaikannya pembangunan *community access point* sebagai pusat akses masyarakat terhadap teknologi informasi dan komunikasi di kawasan pedesaan, dengan luas cakupan desa yang terus bertambah secara signifikan.
5. Meningkatnya *e-literacy* penduduk, dan juga aparatur pemerintah.
6. Bertambahnya jumlah aparatur pemerintah yang mampu mengoperasikan sistem *e-government*.
7. Meningkatnya peran Perjan RRI dan PT TVRI (persero) sebagai lembaga penyiaran publik.

## **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan pos dan telematika dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Meningkatkan efisiensi pemanfaatan dan pembangunan infrastruktur pos dan

telematika

telematika.

2. Meningkatkan kinerja dan daya saing pelayanan kantor pos untuk memberikan pelayanan prima kepada masyarakat.
3. Meningkatkan pengembangan dan pemanfaatan aplikasi berbasis teknologi informasi dan komunikasi, baik di kalangan masyarakat maupun aparatur pemerintah.
4. Fasilitasi peningkatan peran Perjan RRI dan PT TVRI (persero) sebagai lembaga penyiaran publik.
5. Fasilitasi pemberdayaan masyarakat, terutama di wilayah pedesaan, dalam memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi beserta aplikasinya.

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program-program pembangunan, yang dibagi menjadi dua kategori, yaitu program prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

##### **4.1 Program Prioritas**

###### **a. Program Pengembangan, Pemerataan dan Peningkatan Kualitas Sarana dan Prasarana Pos dan Telematika**

Program ini bertujuan meningkatkan aksesibilitas dan kualitas layanan pos dan telematika, dan mempertahankan dan meningkatkan kondisi sarana dan prasarana pos dan telematika.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Revitalisasi dan pemberdayaan kantor pos sebagai titik pembayaran pajak, rekening telepon, listrik, air, dan sebagainya, secara *on-line*.
2. Fasilitasi pembangunan fasilitas telekomunikasi di daerah pedesaan.
3. Peningkatan dan pengaturan standar operasional dan pelayanan pos dan telematika.
5. Fasilitasi pembangunan titik akses komunitas (*community access point*) di wilayah pedesaan, termasuk pemberdayaan kantor pos sebagai titik akses komunitas.
6. Revitalisasi infrastruktur pos dan telematika.

##### 7. Peningkatan



7. Peningkatan efektivitas kinerja dan pemberdayaan Komisi Penyiaran Indonesia Daerah Jawa Timur.
8. Fasilitasi peningkatan peran pengembangan Perjan RRI dan PT TVRI (persero) sebagai lembaga penyiaran publik.

#### **4.1 Program Penunjang**

##### **a. Program Penguasaan serta Pengembangan Aplikasi dan Teknologi Informasi Komunikasi**

Program ini bertujuan mendayagunakan informasi serta teknologi informasi dan komunikasi beserta aplikasinya guna mewujudkan tata-pemerintahan yang lebih transparan, efisien, dan efektif, serta meningkatkan kemampuan masyarakat memanfaatkan informasi serta teknologi informasi dan komunikasi guna meningkatkan taraf dan kualitas hidup.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pengembangan aplikasi *e-governrment*, *e-procurement*, *e-business* dan *cyber law* untuk menghasilkan pelayanan publik yang lebih cepat, lebih baik, dan lebih murah, serta bebas korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN).
2. Peningkatan penggunaan *open source system* ke seluruh institusi pemerintahan dan lapisan masyarakat.
3. Fasilitasi pemberdayaan masyarakat pedesaan melalui pembelajaran dan pelatihan penggunaan teknologi informasi dan komunikasi beserta aplikasinya.

## **D. ENERGI dan KETENAGALISTRIKAN**

### **D.1 ENERGI**

Provinsi Jawa Timur mempunyai potensi minyak dan gas bumi yang cukup besar. Pemakaian gas alam sampai saat ini umumnya di dominasi oleh industri besar. Sumber gas alam diambil dari daerah Pagerungan, Terang/Sirasun, Muriah, Wunut Sidoarjo dan S. Saubi.

Hasil dari penambangan gas alam terdiri dari beberapa macam komposisi gas, yaitu metana, etana, propana, butana serta gas-gas lainnya. Dari beberapa tambang gas tersebut telah terdapat beberapa perusahaan yang menangani, baik dari perusahaan domestik maupun asing. Sedangkan potensi energi panas bumi di Jawa Timur tersebar di beberapa Kabupaten, seperti Pacitan, Ponorogo, Madiun, Mojokerto, Malang, Sumenep, Probolinggo, Banyuwangi, dan lainnya.

Energi terbarukan di Jawa Timur yang juga potensial sebagai sumber energi pembangkit listrik, antara lain energi mikrohidro, gelombang dan surya. Energi terbarukan (renewable) adalah energi yang dapat terus menerus dipakai dengan jumlah yang dapat diperbarui, dan tidak pernah habis. Energi terbarukan yang dapat digunakan sebagai energi pembangkit listrik, yaitu air, angin, biomassa, biogas, panas bumi, matahari dan gelombang laut. Sumber energi biomassa bisa berupa sampah hasil pertanian dan rumah tangga. Untuk sampah rumah tangga lebih ditekankan pada daerah perkotaan, sebab masyarakat kota memiliki tingkat produksi sampah rumah tangga yang tinggi.

Bendungan-bendungan Sungai Brantas --yang telah beroperasi maupun yang masih dalam perencanaan-- selain dapat berfungsi sebagai pengendalian banjir, irigasi, perikanan darat, pariwisata, bendungan-bendungan tersebut juga merupakan sumber energi air yang potensial, yang dapat difungsikan sebagai sarana pembangkit tenaga listrik.

## **1. Permasalahan**

1. Masih rendahnya tingkat diversifikasi energi, yang ditunjukkan oleh tingginya ketergantungan terhadap bahan bakar minyak (BBM). Pembangunan dan pangsa penggunaan energi selama ini masih bertumpu pada pengguna energi tidak terbarukan, seperti minyak bumi, padahal cadangan minyak bumi semakin menipis.

Kondisi tersebut diperparah oleh pemanfaatan energi yang belum efisien konsumen rumah tangga, industri dan transportasi. Hal ini tercermin dari perilaku pemilihan jenis energi untuk berbagai sektor yang belum efektif dan konsumsi energi yang lebih konsumtif, serta rendahnya tingkat efisiensi peralatan.

2. Kapasitas infrastruktur terbangun belum cukup untuk memenuhi kebutuhan energi final. Infrastruktur yang ada pada umumnya sudah tua, terbatas, dan memiliki efisiensi yang rendah. Infrastruktur tersebar tidak merata, dan sebagian besar belum terinterkoneksi. Sebagian besar infrastruktur berorientasi pada BBM. Infrastruktur jenis energi lainnya seperti gas, panas bumi, batubara dan energi lainnya masih sangat kurang.
3. Infrastruktur penyaluran BBM ke masyarakat belum optimal, dan kinerjanya relatif belum cukup baik, sehingga secara berulang timbul kelangkaan bahan bakar, baik premium, minyak tanah, maupun gas elpiji. Program konversi dari minyak tanah ke gas elpiji menjadi sia-sia, karena pada kenyataannya kedua

jenis bahan bakar itu pun sering mengalami kelangkaan.

Pengurangan distribusi minyak tanah untuk digantikan gas elpiji menjadi dilematis, karena di satu pihak konversi energi belum mampu mengubah sepenuhnya pola penggunaan energi masyarakat untuk meninggalkan minyak tanah. Di lain pihak, mereka yang telanjur mencoba berpindah ke gas elpiji (karena konverternya diberikan cuma-cuma), harus mengalami kelangkaan pasokan, dan melambungnya harga beli, sehingga banyak masyarakat yang kecewa dan mengambil langkah surut, kembali ke minyak tanah. Namun, pasokan minyak tanah telanjur dikurangi secara bertahap dan jumlahnya menjadi terbatas, sehingga tak mampu memenuhi permintaan konsumen. Antrean jeriken plastik pun berjajar panjang di tempat-tempat penjualan minyak tanah, ditunggu oleh pemiliknya di bawah terik matahari. tanpa kepastian.

4. Kebijakan pemberian subsidi BBM membuahkan permasalahan, seperti penjualan BBM subsidi bukan pada peruntukannya, maraknya penjualan "BBM irek" (irit tapi ekonomis), dan sebagainya. Di bagian hulu pun masih terdapat persoalan belum optimalnya pelaksanaan bagi hasil pengelolaan energi, seperti minyak dan gas, juga masalah perhitungan pajak, biaya produksi dan *royalty*.

## **2. Sasaran**

Sasaran yang hendak dicapai dalam pembangunan energi adalah:

1. Meningkatnya pengembangan dan pengelolaan, serta pemanfaatan sumber energi alternatif, seperti energi panas bumi, energi mikrohidro, biomassa, dan sebagainya.
2. Meningkatnya perubahan pola penggunaan energi rumah tangga dari minyak tanah ke gas elpiji secara bertahap, disertai kelancaran pasokannya.

## **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan energi dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Pemerataan dan pemenuhan distribusi BBM yang tepat dan efisien, khususnya pada bagian hilir.
2. Meningkatkan pengembangan dan pemanfaatan potensi sumber energi terbarukan.

### 3. Mengembangkan

3. Mengembangkan konversi energi dari minyak tanah ke gas elpiji secara lebih efektif dan tepat, dengan memperhatikan kondisi sosial masyarakat.

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program pembangunan prioritas, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

##### **4.1 Program Prioritas**

###### **a. Program Pengembangan dan Pemerataan Sumber Energi**

Program ini bertujuan meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap ketersediaan sumber energi, serta meningkatkan pengembangan dan pemanfaatan potensi sumber energi terbarukan.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Monitoring dan pengawasan kegiatan migas, dan usaha jasa penunjang.
2. Fasilitasi keberlanjutan pelaksanaan konversi energi dari minyak tanah ke gas elpiji.
3. Fasilitasi pengembangan dan pemanfaatan sumber energi terbarukan.

##### **D.2 KETENAGALISTRIKAN**

Tenaga listrik sebagai salah satu bentuk energi final memiliki peran sangat penting untuk mendorong berbagai aktivitas ekonomi dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Di sisi lain, pembangunan sarana dan prasarana tenaga listrik memerlukan investasi sangat besar, mengingat investasi pada bidang ini bersifat padat modal, teknologi dengan risiko investasi tinggi, serta memerlukan persiapan dan konstruksi yang lama.

Kapasitas terpasang pembangkit listrik PT PLN (Persero) Distribusi Jawa Timur sampai akhir Desember 2007 mencapai 14,87 MW, dengan 49 unit pembangkit dan jumlah penyulang 863 buah dengan rincian, PLTD 26 unit dengan kapasitas terpasang total 12,42 MW; PLTM tiga unit (2,45 MW); Panjang Jaringan Tegangan Menengah 29.929,27 Kms; Panjang Jaringan Tegangan Rendah 57.989,21 Kms; dan total Gardu Distribusi 20 kV 36.275 unit, dan 4.274,02 MVA.

Jumlah transfer tenaga listrik dari PT PLN (Persero) Penyaluran dan Pusat Pengaturan Beban Jawa Bali, PLTD, PLTM, PLTD sewa, dan pembangkit swasta

lainnya

lainnya pada tahun 2007, sebanyak 21.163.305 MWh. Jumlah tersebut meningkat 5,53 % jika dibandingkan tahun 2006.

## 1. Permasalahan

1. Kebutuhan tenaga listrik daerah Jawa Timur dilayani, terutama, dari *energy transfer* dari sistem interkoneksi Jawa-Madura-Bali (Jamali). Kapasitas pembangkit Jamali sekitar 15.177 MW, dan beban puncak sebesar 14.575 MW. Ini berarti hanya terdapat cadangan (*reserved margin*) sekitar 4,1%.
2. Saat ini masih banyak pembangkit listrik, terutama di luar Jamali, yang bertenaga diesel, yang mengkonsumsi BBM. Penggunaan PLTD karena rendahnya kapasitas pembangkit yang ekonomis, sulitnya mencari alternatif sumber energi, dan kepadatan penduduk yang tersebar. Pengembangan dari PLTD ke pembangkit yang lebih ekonomis dirasakan sangat lambat, mengingat pertumbuhan ekonomi yang lambat, dan kurangnya infrastruktur yang dapat menginterkoneksi sistem secara luas.
3. Pemeliharaan yang tidak memadai, karena beroperasi tanpa henti, menyebabkan rendahnya kinerja sarana dan prasarana ketenagalistrikan. Dengan tidak adanya penambahan kapasitas untuk menggantikan populasi pembangkit yang beraneka ragam dan berusia tua menyebabkan rendahnya efisiensi pembangkit yang ada. Di sisi transmisi dan distribusi masih terjadi *bottleneck* pada beberapa bagian dari sistem, dan tingginya tingkat pencurian, sehingga tingkat *losses* teknis maupun non-teknis sangat tinggi.
4. Berdasarkan struktur tarif per kelompok konsumen, sekitar 60% pelanggan adalah rumah tangga yang biaya pokok produksinya lebih tinggi daripada tarif yang berlaku. Tingginya biaya produksi disebabkan tingginya biaya operasi dan pemeliharaan yang masih tergantung BBM, rendahnya efisiensi infrastruktur, dan lemahnya kemampuan daya beli masyarakat.

Penyesuaian tarif yang dilakukan pemerintah secara bertahap dan sistematis masih belum mencapai nilai keekonomiannya, sehingga pemerintah masih mengalokasikan subsidi untuk golongan kurang mampu melalui PT PLN.

5. Tingkat elektrifikasi rumah tangga di wilayah pedesaan masih rendah, sekitar 65%. Rendahnya tingkat elektrifikasi rumah tangga pedesaan berkorelasi dengan tingkat pendapatan dan daya beli masyarakat. Padahal dari total desa 8.497 desa di Jawa Timur, terdiri 794 desa dalam kota, dan 7.703 desa luar kota, sampai tahun 2007 telah memperoleh pelayanan listrik sebanyak 8.429

desa (98,2%), dengan rincian 792 desa dalam kota (100%), dan 7.637 desa luar kota (98.14%).

Beberapa kendala pembangunan listrik pedesaan adalah kondisi geografis, kurangnya kemampuan pendanaan pemerintah, serta letak pusat beban yang jauh dari pembangkit listrik dan tingkat beban yang secara teknis dan ekonomis belum layak untuk dipasok oleh pembangkit skala besar. Penggunaan Pembangkit Skala Kecil (PSK) Tersebar di wilayah Jawa Timur, khususnya untuk substitusi program listrik pedesaan, masih kecil.

## **2. Sasaran**

Sasaran yang hendak dicapai dalam pembangunan ketenagalistrikan adalah:

1. Meningkatnya pemenuhan kebutuhan energi listrik bagi penduduk di daerah pedesaan, daerah terpencil, dan wilayah kepulauan.
2. Meningkatnya tingkat elektrifikasi rumah tangga di daerah pedesaan, daerah terpencil, dan wilayah kepulauan.
3. Terpenuhinya kebutuhan pasokan listrik untuk kegiatan industri, terutama untuk meningkatkan investasi di Jawa Timur.
4. Meningkatnya pengembangan dan pemanfaatan potensi pembangkit listrik menggunakan sumber energi alternatif, khususnya untuk wilayah pedesaan, daerah terpencil, dan wilayah kepulauan.

## **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan ketenagalistrikan dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat, khususnya pedesaan, daerah terpencil, dan wilayah kepulauan, terhadap pelayanan listrik yang murah dan berkualitas.
2. Meningkatkan pengembangan pembangkit listrik menggunakan sumber energi alternatif.
3. Meningkatkan jumlah rumah tangga, terutama penduduk miskin, yang memperoleh pelayanan listrik.
4. Fasilitasi peningkatan kualitas pelayanan PT PLN menuju pada pelayanan publik prima.

## **4. Program**

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program pembangunan prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

##### **4.1 Program Prioritas**

###### **a. Program Pengembangan dan Pemerataan Pasokan Listrik**

Program ini bertujuan meningkatkan aksesibilitas masyarakat, terutama di pedesaan, daerah terpencil, dan wilayah kepulauan, terhadap layanan pasokan listrik untuk mendorong peningkatan kegiatan perekonomian di wilayah pedesaan terpencil dan kepulauan.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pengembangan infrastruktur jaringan, dan penyediaan pembangkit listrik menggunakan sumber energi alternatif di wilayah pedesaan terpencil, dan kepulauan yang belum terjangkau layanan listrik.
2. Pengembangan pembangkit listrik skala kecil tersebar untuk wilayah-wilayah pedesaan terpencil, kepulauan, antara lain melalui pengembangan Pembangkit Listrik Tenaga Diesel (PLTD) dan Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS).
3. Peningkatan kemampuan memasok kebutuhan listrik bagi industri, dan mencari solusi terbaik terhadap ketidakmampuan memenuhinya dengan tidak merugikan kegiatan investasi.
4. Mendorong berkembangnya industri penunjang ketenagalistrikan, dan memberikan peluang seluas-luasnya kepada pengusaha tenaga listrik daerah untuk berpartisipasi dalam usaha penunjang ketenagalistrikan.
5. Fasilitasi peningkatan kualitas sumber daya manusia bidang ketenagalistrikan melalui sertifikasi kompetensi.

##### **4.1 Program Penunjang**

###### **b. Program Pengembangan Pengelolaan Kelistrikan, Energi, Mineral dan Migas**

Program ini bertujuan mendukung pemenuhan energi, kelistrikan dan migas di pedesaan, dan khususnya daerah terpencil, dalam melakukan koordinasi, kerja sama dan sinkronisasasi, serta evaluasi yang dilakukan oleh kabupaten/kota, pemerintah dan penyedia listrik, baik PLD dan swasta.

Kegiatan

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Fasilitas kerja sama dan koordinasi pengembangan kelistrikan, energi dan migas.
2. Sosialisasi dan publikasi pengelolaan kelistrikan, energi, mineral dan migas.
3. Pendataan dan sistematisasi data kelistrikan, energi, mineral dan migas.
- 4.

#### **E. PERUMAHAN dan PERMUKIMAN**

Pemenuhan terhadap kebutuhan masyarakat akan hunian yang layak dan sehat merupakan salah satu tujuan utama pembangunan perumahan dan permukiman. Selama ini, sumber pembiayaan pemilikan rumah masih berasal dari dana jangka pendek (deposito dan tabungan), atau kredit pemilikan rumah yang umumnya mempunyai tenor jangka panjang.

Kredit pemilikan rumah bagi masyarakat berpendapatan rendah hingga saat ini masih bergantung pada subsidi bunga yang diberikan oleh pemerintah. Masyarakat berpendapatan rendah yang tidak mempunyai kemampuan memiliki rumah, memenuhi kebutuhannya dengan menyewa. Selain itu, pemenuhan kebutuhan perumahan juga dilakukan oleh sebagian masyarakat secara swadaya, yang diperkirakan berkisar 70% dari seluruh jumlah keluarga.

Selain terbatasnya ketersediaan rumah, meluasnya kawasan kumuh juga merupakan permasalahan perumahan dan permukiman yang perlu mendapatkan perhatian. Meluasnya permukiman kumuh, antara lain, karena pertumbuhan ekonomi yang tidak diiringi kemampuan pemerintah untuk membiayai kebutuhan dasar masyarakat, khususnya yang terkait dengan prasarana dan sarana dasar permukiman.

Pembangunan prasarana dan sarana air minum dan penyehatan lingkungan (air limbah, persampahan dan drainase) selama ini telah mengalami banyak kemajuan, namun cakupan pelayanan air minum dan penyehatan lingkungan masih jauh dari memadai. Tingkat pengelolaan persampahan juga masih sangat rendah. Terkait dengan pelayanan sistem drainase, hingga kini masih banyak rumah tangga yang mendiami kawasan-kawasan rawan banjir akibat buruknya kualitas dan kuantitas sistem jaringan drainase.

##### **1. Permasalahan**

1. Permasalahan utama pembangunan perumahan adalah makin meningkatnya jumlah rumah tangga yang belum memiliki rumah, belum mantapnya

kelembagaan



kelembagaan penyelenggara pembangunan perumahan; dan meningkatnya luasan kawasan kumuh.

2. Berbagai bantuan program perumahan tidak sepenuhnya terkoordinasi dan efektif. Bantuan pembangunan dan perbaikan rumah secara swadaya dan berkelompok masih bersifat proyek, dan kurang menjangkau kelompok sasaran. Bantuan pembangunan rumah susun sederhana sewa (Rusunawa) bagi kelompok sasaran yang belum mampu membeli rumah masih mengandalkan dana hibah pemerintah, dan penyertaan modal negara melalui dana APBN. Pola subsidi tersebut sangat tergantung pada alokasi tahunan melalui APBN, sehingga tidak memiliki kestabilan dalam ketersediaan setiap tahunnya.
3. Tingginya biaya administrasi perijinan pembangunan perumahan merupakan persoalan yang senantiasa dihadapi dalam pembangunan perumahan. Biaya perijinan untuk pembangunan perumahan dengan seluruh tetek-bengeknya saat ini mencapai hampir 20% dari nilai rumah. Hal ini menimbulkan ketidakefisienan pasar perumahan karena biaya tersebut akan diteruskan (*pass-through*) kepada konsumen, sehingga makin menjauhkan keterjangkauan (*affordability*) masyarakat terhadap harga yang ditawarkan.
4. Pembangunan air minum menghadapi masalah masih rendahnya cakupan pelayanan air minum PDAM, sulitnya menurunkan tingkat kebocoran, penerapan tarif yang masih di bawah biaya produksi. Sampai tahun 2007, pelanggan air bersih di Jawa Timur sebanyak 1.095.129 rumah tangga. Sedangkan jumlah air yang disalurkan sebesar 317.521.677 m<sup>3</sup> dengan nilai Rp 657.897 triliun. Padahal jumlah rumah tangga pada tahun tersebut mencapai 10,275 juta rumah tangga.
5. Pembangunan air limbah menghadapi masalah rendahnya cakupan pelayanan air limbah, dan rendahnya perilaku masyarakat dalam penanganan air limbah. Semua ini karena rendahnya tingkat kesadaran masyarakat akan pentingnya perilaku hidup bersih dan sehat (PHBS), serta belum berkembangnya pelayanan sistem pembuangan air limbah terpusat (*sewerage system*) dan sistem komunal.
6. Permasalahan utama pembangunan persampahan adalah menurunnya kualitas pengelolaan persampahan, pencemaran udara dan air yang, antara lain, karena menurunnya kualitas pengelolaan Tempat Pembuangan Akhir (TPA), meningkatnya volume sampah yang dibuang ke sungai, dan makin terbatasnya lahan di kawasan perkotaan untuk TPA.

7. Pembangunan drainase menghadapi masalah makin meluasnya daerah genangan yang disebabkan makin berkurangnya lahan terbuka hijau, tidak berfungsinya saluran drainase secara optimal, terpakainya saluran drainase untuk pembuangan sampah, serta rendahnya operasi dan pemeliharaan saluran drainase.
8. Disparitas pembangunan antar-daerah di Jawa Timur juga cukup lebar, terutama masih terkonsentrasinya beberapa aktivitas ekonomi pada wilayah tertentu (aglomerasi), dan tidak selarasnya hubungan perkotaan dan pedesaan. Selain itu sejalan dengan otonomi daerah, masing-masing kabupaten/kota bergairah mengembangkan wilayahnya tanpa melihat konteks kepentingan regional, sehingga terkesan berjalan sendiri-sendiri.

## 2. Sasaran

Sasaran yang hendak dicapai dalam pembangunan perumahan dan permukiman, antara lain, adalah:

1. Terwujudnya pemenuhan kebutuhan hunian bagi masyarakat, terutama masyarakat miskin, dan yang berpendapatan rendah, melalui terciptanya pasar primer yang sehat, efisien, akuntabel, tidak diskriminatif, dan terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat yang didukung oleh sistem pembiayaan perumahan jangka panjang yang *market friendly*, efisien, dan akuntabel, yang ditandai oleh menurunnya jumlah *backlog* rumah di perkotaan maupun pedesaan.
2. Terbentuknya pola subsidi yang tepat sasaran dan pola pembiayaan untuk perbaikan dan pembangunan rumah baru, terutama untuk masyarakat miskin, dan penduduk berpendapatan rendah.
3. Terwujudnya pengembangan teknologi tepat guna dalam bidang pembangunan perumahan dan permukiman, sehingga dapat menekan biaya yang harus dikeluarkan.
4. Menurunnya luasan kawasan kumuh.
5. Meningkatnya cakupan pelayanan air minum perpipaan, sekaligus disertai menurunnya kebocoran penyaluran air minum.
6. Meningkatnya kuantitas dan kualitas air baku untuk pengolahan air minum, disertai meningkatnya kinerja pengelolaan air minum dan air limbah.
7. Terwujudnya pengembangan sistem air limbah terpusat dengan pemanfaatan instalasi pengolah limbah di perkotaan.

### 8. Meningkatkan

8. Meningkatnya cakupan pelayanan prasarana sanitasi di pedesaan, dan meningkatnya aksesibilitas masyarakat pedesaan dan daerah terpencil terhadap sarana sanitasi dasar.
9. Meningkatnya volume sampah yang dapat terangkut di kawasan perkotaan, serta meningkatnya kinerja pengelolaan sampah yang ramah lingkungan.
10. Terwujudnya kerja sama antar-daerah dalam pengelolaan persampahan.
11. Meningkatnya peran serta swasta dalam pembangunan dan pengelolaan sampah.
12. Berkembangnya peran serta masyarakat dalam pengelolaan dan pemeliharaan sarana persampahan dan drainase.
13. Meningkatnya kesadaran masyarakat untuk mengembangkan perilaku hidup bersih dan sehat (PHBS).
14. Meningkatnya kinerja dan sumber daya manusia aparat pengelola sampah dan drainase.
15. Meningkatnya pengembangan fungsi saluran drainase sebagai pematus air hujan, sehingga dapat mengurangi luasan daerah genangan.
16. Terkendalinya pertumbuhan kota metropolitan dan kota-kota besar lainnya dalam suatu sistem wilayah pembangunan metropolitan yang nyaman dan efisien untuk mendukung pembangunan yang berkelanjutan.
17. Berkurangnya disparitas pembangunan antar-kabupaten/kota, dan juga antara desa-kota.
18. Meningkatnya keterkaitan kegiatan ekonomi antar-wilayah perkotaan dan pedesaan yang sinergis dan saling menguntungkan, dan berkeadilan.
19. Terciptanya sistem pengembangan wilayah kota-kota kecil dan menengah yang semakin terintegrasi.

### **3. Arah Kebijakan**

Untuk mewujudkan sasaran tersebut, pembangunan perumahan dan permukiman dilaksanakan dalam kerangka arah kebijakan:

1. Meningkatkan penyediaan hunian rumah sederhana sehat, rumah susun sederhana sewa dengan melibatkan semua *stakeholders*.
2. Mendorong pembangunan perumahan yang bertumpu pada kemandirian (swadaya) kelompok masyarakat.
3. Menyusun dan mengembangkan pola subsidi baru pembangunan perumahan

Yang tepat

yang tepat sasaran.

4. Mengembangkan teknologi pembangunan bidang perumahan dan permukiman yang tepat guna dengan harga terjangkau.
5. Meningkatkan peran serta seluruh pemangku kepentingan (*stakeholder*) untuk mencapai sasaran cakupan pelayanan air minum di perkotaan dan pedesaan, serta pengendalian kebocoran penyaluran air minum.
6. Mendorong terbentuknya regionalisasi pengelolaan air minum
7. Meningkatkan kinerja pengelolaan air minum dan air limbah di perkotaan dan pedesaan.
8. Meningkatkan peran serta dan seluruh potensi masyarakat, serta usaha swasta, dalam pelestarian sumber air, serta pemeliharaan dan pengelolaan sarana air minum dan air limbah.
9. Mendorong terwujudnya sistem pembuangan air limbah terpusat di perkotaan.
10. Meningkatkan cakupan pelayanan sarana sanitasi dasar di pedesaan, terutama untuk penduduk miskin.
11. Meningkatkan pembangunan dan pengelolaan sampah melalui kerja sama dengan mitra swasta.
12. Meningkatkan peran serta dan seluruh potensi masyarakat dalam pengelolaan dan pemeliharaan sarana persampahan dan drainase, termasuk mendorong terbentuknya regionalisasi pengelolaan persampahan.
13. Meningkatkan keseimbangan pertumbuhan pembangunan antar-kota metropolitan, besar, menengah, dan kecil dengan meningkatkan keterkaitan kegiatan ekonomi (*forward and backward linkages*).
14. Percepatan pembangunan kota-kota kecil dan menengah agar menjadi motor penggerak pembangunan wilayah-wilayah sekitarnya.
15. Mengendalikan pertumbuhan kota metropolitan dan kota-kota besar lainnya dalam suatu sistem wilayah pembangunan metropolitan yang padu, nyaman, efisien dalam pengelolaan, serta mempertimbangkan pembangunan yang berkelanjutan.

#### **4. Program**

Berdasarkan sasaran dan arah kebijakan tersebut di atas, maka langkah-langkah yang akan dilaksanakan dijabarkan ke dalam program-program

pembangunan

pembangunan, yang dibagi menjadi dua kategori, yaitu program prioritas dan penunjang, disertai kegiatan-kegiatan pokok yang akan dijalankan.

#### **4.1 Program Prioritas**

##### **a. Program Pengembangan Perumahan dan Pemberdayaan Komunitas Perumahan**

Program ini bertujuan mendorong pemenuhan kebutuhan rumah yang layak, sehat, aman, dan terjangkau, terutama bagi penduduk miskin dan berpendapatan rendah, melalui penyediaan prasarana dan sarana dasar perumahan melalui pengembangan sistem pembiayaan perumahan jangka panjang, pengembangan Kasiba/Lisiba, serta Rumah Susun Sederhana Sewa (Rusunawa), sekaligus pemberdayaan masyarakat untuk meningkatkan kualitas perumahan agar tercipta masyarakat yang produktif secara ekonomi dan berkemampuan mewujudkan terciptanya lingkungan permukiman yang sehat, harmonis dan berkelanjutan.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Penyediaan rumah sederhana sehat, dan prasarana lingkungan permukiman bagi masyarakat berpenghasilan rendah, dan penduduk miskin.
2. Pembangunan rumah susun sederhana sewa (Rusunawa) di perkotaan untuk penduduk miskin, dan masyarakat berpenghasilan rendah.
3. Revitalisasi kawasan kumuh melalui perbaikan lingkungan permukiman.
4. Pemulihan perumahan yang rusak akibat bencana alam.
5. Pengembangan kawasan siap bangun dan/atau lingkungan siap bangun di kota-kota metropolitan dan kota-kota besar.
6. Pengembangan pola subsidi yang tepat sasaran, efisien dan efektif sebagai pengganti subsidi selisih bunga, dengan mengembangkan sistem pembiayaan perumahan bagi masyarakat miskin, dan menyederhanakan prosedur perijinan, serta pengakuan hak atas bangunan perumahan rakyat dengan biaya murah dan cepat.
7. Fasilitasi bantuan teknis dan pembiayaan perbaikan rumah keluarga miskin yang sangat tak layak huni.
8. Fasilitasi dan bantuan teknis perbaikan rumah pada kawasan kumuh.
9. Fasilitasi dan stimulasi pembangunan perumahan swadaya yang berbasis pemberdayaan masyarakat.

10. Fasilitasi kerja sama dengan pengembang dalam pelaksanaan pembangunan perumahan yang layak, sehat, dengan harga yang terjangkau.
11. Peningkatan akses masyarakat berpenghasilan rendah terhadap kredit mikro untuk pembangunan dan perbaikan rumah, dengan prosedur yang mudah, murah, dan cepat.
12. Peningkatan perlindungan sosial bagi masyarakat miskin dengan mengembangkan mekanisme relokasi permukiman ke tempat yang layak, aman, dan sehat, serta mencegah penggusuran tanpa kompensasi yang adil dan layak.
13. Penyempurnaan peraturan perundang-undangan yang menjamin perlindungan hak masyarakat miskin atas perumahan.
14. Pengembangan teknologi tepat guna dan penelitian bidang perumahan dan sarana permukiman, untuk menghasilkan perumahan dan permukiman yang sehat, layak, dengan harga terjangkau.

**b. Program Pengembangan Kinerja Pembangunan Air Minum dan Pengelolaan Sanitasi**

Program ini bertujuan meningkatkan cakupan pelayanan air minum dan sanitasi secara optimal, efisien, dan berkelanjutan.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Pembangunan sarana air minum di perkotaan dan pedesaan, meliputi bangunan produksi sampai jaringan distribusi.
2. Pendataan dan identifikasi potensi air baku untuk air minum, dan pengembangan pemanfaatan sumber air secara terintegrasi lintas kabupaten/kota.
3. Pemulihan sarana air minum dan sanitasi yang rusak akibat bencana alam.
4. Revitalisasi dan perbaikan sarana air minum untuk menunjang peningkatan pemeliharaan guna pengendalian kebocoran.
5. Revitalisasi IPAL/IPLT, dan rintisan pengembangan jaringan pembuangan air limbah di perkotaan.
6. Pembangunan sarana sanitasi dasar bagi rumah tangga maupun komunal di pedesaan, terutama di kawasan permukiman masyarakat miskin.

**c. Program Pengembangan Kinerja Pembangunan Air Minum, Pengelolaan Drainase dan Sampah**

Program ini bertujuan meningkatkan cakupan pelayanan persampahan, berkurangnya luasan wilayah tergenang, meningkatnya pemanfaatan teknologi tepat

guna

guna, serta meningkatnya kinerja pengelola persampahan dan drainase.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Peningkatan kualitas pengelolaan sampah, yang meliputi pengolahan dan pembuangan akhir.
2. Pembangunan dan normalisasi saluran drainase primer dan sekunder lintas kabupaten/kota, untuk menunjang pengendalian banjir di perkotaan.
3. Revitalisasi dan peningkatan operasional tempat pembuangan akhir (TPA) sampah.
4. Pengembangan teknologi tepat guna pengolahan sampah.
5. Fasilitasi kerja sama pengelolaan sampah terpadu untuk kota-kota besar dan metropolitan.
6. Pembinaan teknis dan manajemen pengelolaan sampah dan drainase.
7. Fasilitasi kerja sama pengelolaan dengan swasta berdasarkan konsep *bussines plan*.
8. Fasilitasi pengembangan pengelolaan sampah dan drainase yang berbasis masyarakat, untuk mendukung pelaksanaan sosialisasi perilaku hidup bersih dan sehat (PHBS).

#### **4.2 Program Penunjang**

##### **a. Program Pengendalian Pembangunan Kota-kota Besar dan Metropolitan**

Program ini bertujuan mengelola dan mengendalikan pertumbuhan kota-kota besar dan metropolitan agar pertumbuhan dan perkembangannya sejalan prinsip pembangunan yang berkelanjutan. Kota-kota di Jawa Timur yang berkembang menjadi kota metropolitan adalah kota Surabaya. Sedangkan Kota Malang mulai menunjukkan kecenderungan menjadi kota besar.

Perkembangan Surabaya Metropolitan Area antara lain dipicu oleh perkembangan Surabaya sebagai pusat distribusi barang dan jasa. Di sisi lain perkembangan Surabaya ini mengakibatkan *multiplier effect*, dan memacu terjadinya konurbasi dengan wilayah sekitarnya. Di lain pihak Kota Malang merupakan wilayah yang paling potensial berkembang di Jawa Timur, dan dengan dukungan fasilitas dan infrastruktur yang ada membuat perkembangan fisik kota ini menjadi semakin pesat.

Kegiatan pokok yang dilaksanakan dititikberatkan, antara lain, pada:

1. Penataan kota-kota metropolitan dan kota besar dalam rangka peningkatan kualitas lingkungan perkotaan.

#### 2. Pengembalian

2. Pengembalian fungsi-fungsi kawasan kota melalui peremajaan kembali (*redevelopment*) dan revitalisasi kawasan perkotaan lama, kawasan bersejarah dan sosial budaya.
3. Peningkatan kerja sama dan pembangunan terpadu antar-kota inti dan kota-kota satelit di wilayah metropolitan.
4. Penguatan dan pemberian ruang bagi sektor informal, terutama pedagang kaki lima, di perkotaan, tanpa melakukan penggusuran, untuk memperluas peluang lapangan kerja.
5. Pengelolaan aset-aset tidur milik pemerintah di pusat-pusat kota.