Kementerian Perhubungan
Republik Indonesia Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

REVISI
RENSTRA

BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
KELAS II NUSA TENGGARA TIMUR

2020 - 2024

KATA PENGANTAR

Sesuai pasal 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 merupakan dokumen perencanaan untuk Unit Kerja Eselon III Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur untuk periode 5 (lima) tahun (yakni Tahun 2020-2024). Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan bidang perhubungan darat yang menjadi tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Proses penyusunan maupun sistematika dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 berpedoman pada Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga 2020-2024.

Adapun muatan dari dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan mandat-mandat pembangunan di bidang transportasi darat dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024, serta regulasi dan dokumen perencanaan terkait. Selain itu, muatan kebijakan dan rencana aksi dalam Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 ini diharapkan dalam menyelesaikan sejumlah isu strategis dan sekaligus menjawab perkembangan lingkungan strategis di bidang transportasi darat, sehingga diharapkan dapat membawa level kinerja penyelenggaraan transportasi darat yang lebih baik di masa datang.

Dengan ditetapkannya Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 ini, maka seluruh dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) serta Rencana Kerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L) di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur untuk periode 2020-2024 diwajibkan untuk mengacu pada dokumen ini.

Dengan mengartikulasikan dan menterjemahkan muatan kebijakan di dalam dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 ini, jajaran Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur diharapkan dapat ikut serta mensukseskan agenda pembangunan nasional 2020-2024 dalam menciptakan transportasi darat yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam mendukung perwujudan Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur.

Kupang, 20 September 2023
Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat
Kelas II Nusa Tenggara Timur

ROBERT NAPOLEON ISAK TAIL, S.SI.T., M.M.
NIP. 19750617 199703 1 007

Daftar Isi

KATA PENGANTAR i
DAFTAR TABEL iv
DAFTAR GAMBAR v
DAFTAR LAMPIRAN vi
BAB 1 PENDAHULUAN 1
1.1 Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 1
1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 1
1.1.2 Capaian Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 2
1.2 Potensi dan Permasalahan 6
Permasalahan BPTD Wilayah XXIV Provinsi Nusa Tenggara Timur 9
1. Luasnya Wilayah Kerja yang Berupa Kepulauan 9
2. Kurangnya Jumlah SDM Yang Memiliki Kualifikasi 9
3. Infranstruktur Yang Belum Memadai Pada Daerah-Daerah Terpencil 9
4. Pengembangan Kota Semakin Meningkat 9
Permasalahan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Kelas II 9
Nusa Tenggara Timur 9
Isu Strategis BPTD Wilayah XXIV Provinsi Nusa Tenggara Timur 9
1. Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang Internasional 9
2. Pelayanan Angkutan Jalan Lintas Antar Negara (Kupang-Dili) 9
3. Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan 9
4. Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dan Angkutan Penyeberangan 9
5. Penegakan Hukum Terhadap ODOL 9
Isu Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Kelas II Nusa Tenggara Timur 9
BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN 10
2.1 Visi dan Misi, Arah Kebijakan Presiden Republik Indonesia dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 10
2.2 Visi dan Misi Dirjen Perhubungan Darat 2020-2024 11
2.3 Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 12
2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 14
2.3.2 Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 15
2.3.3 Sasaran 16
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN 18
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024 18

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 19
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 25
3.3.1 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional 25
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran 26
3.4 Kerangka Regulasi Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024 32
3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat 32
3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat 33
3.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024 37
3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Transportasi Darat 37
3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Transportasi Darat 37
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 45
4.1 Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Tahun 2020-2024 45
4.1.1 Target Pencapaian Sasaran Kegiatan 45
4.1.2 Target Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan 48
4.2 Kerangka Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 51
4.2.1 Kebutuhan Pendanaan 51
4.2.2 Skema Pendanaan 52
BAB 5 PENUTUP 53
5.1 Kesimpulan sesuai dengan kondisi masing masing 53
5.2 Arahan Pimpinan 54
5.3 Mekanisme Evaluasi 54

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur **1**

Tabel 1.2 Pencapaian Sasaran Program BPTD Kelas II Tahun 2015-2019 ..... **3**

Tabel 3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 ..... **18**

Tabel 3.2 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024 ..... **23**

Tabel 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 ..... **26**

Tabel 3.4 Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 ..... **35**

Tabel 3.5 Daftar BP2TD dan BPTD **40**

Tabel 4.1 Target Kinerja Program Kegiatan BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 ..... **44**

Tabel 4.2 Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 ..... **47**

Tabel 4.3 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas Sub Sektor Transportasi Darat di Balai Pengelola Trasnportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 ..... **50**

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Lingkungan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat **7**

Gambar 1.2 Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 ..... **8**

Gambar 1.3 Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 ..... **8**

Gambar 2.1 Visi Presiden RI dan 7 (Tujuh) Agenda Pembangunan Nasional **9**

Gambar 2.2 Program dan Kegiatan Prioritas RPJMN 2020-2024 ..... **10**

Gambar 2.3 Cascading Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 ..... **13**

Gambar 2.4 *Startegy Map* Program-Kegiatan Ditjen Perhubungan Darat **15**

Gambar 3.1 9 (Sembilan) *Major Project* Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam RPJMN 2020-2024 ..... **17**

Gambar 3.2 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan **17**

Gambar 3.3 Arah Kebijakan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat **25**

Gambar 3.4 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat *(PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan)* **37**

Gambar 3.5 Struktur Organisasi BP2TD dan BPTD **40**

Gambar 3.6 Struktur Organisasi Badan Layanan Umum Transportasi Perkotaan **43**

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Matriks Kerangka Kinerja dan Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur

Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur menggambarkan tugas, fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur sebagai batasan ruang lingkup, serta pencapaian yang telah dilaksanakan dalam RENSTRA sebelumnya.

1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur mempunyai kedudukan, tugas, dan fungsi sebagaimana disampaikan pada **Tabel 1.1**

Tabel 1.1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur

NO	ASPEK	PENGATURAN DALAM PM 6 TAHUN 2023
1	Kedudukan BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur	Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
2	Tugas BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur	Mempunyai Tugas melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, pengendalian dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau dan penyeberangan.
3	Fungsi yang dilaksanakan oleh BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur	1. Penyusunan rencana, program dan anggaran; 2. Pelaksanaan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan; 3. Pelaksana pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan; 4. Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan;

NO	ASPEK	PENGATURAN DALAM PM 6 TAHUN 2023
		5. Pelaksanaan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan; 6. Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat; dan 7. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

***Sumber**: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat*

Memperhatikan fungsi yang dilaksanakan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur di atas, maka cakupan bidang transportasi darat yang pengelolaan dan penyelenggaraannya oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur terdiri dari penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas serta peningkatan keterpaduan sistem antarmoda dan keselamatan transportasi darat. Sehingga, landasan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penyelenggaraan bidang transportasi darat adalah sebagai berikut:

a. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
b. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2006 tentang Jalan;
c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional;
d. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; dan
e. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
f. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
g. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024;
h. Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L 2020-2024.
i. Berikut dengan Peraturan Pemerintah dan peraturan lainnya sebagai pelaksanaannya

1.1.2 Capaian Renstra BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024

Sasaran Program dan Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur dirumuskan dari sasaran nasional dan Renstra Ditjen Perhubungan Tahun 2015-2019 dengan memperhatikan visi dan misi Kementerian Perhubungan, serta permasalahan dan capaian pembangunan 2010-2014. Sasaran Program/Kegiatan diukur melalui Indikator Kinerja Kegiatan.

Adapun capaian Indikator Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Program disampaikan pada **Tabel 1.2** sebagai berikut:

Tabel 1.2 Pencapaian Sasaran Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2015-2019

SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI 2019	TARGET 2019
Terwujudnya Pelayanan Transportasi yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah dalm Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan	1. Jumlah trayek keperintisan angkutan jalan	Trayek	12	12
	2. Jumlah trayek AKAP	Trayek		
	3. Jumlah lintas angkutan penyeberangan komersil	Lintas	5	5
	4. Jumlah lintas angkutan penyeberangan	Lintas	18	18
	5. Monitoring dan Evaluasi LLASDP	Laporan	36	36
Terwujudnya Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	6. Jumlah pedoman standar keselamatan transportasi darat	Dokumen		
	7. Jumlah sarana dan prasarana keselamatan transportasi darat			
	a) Jumlah marka jalan	M’	119.231	119.231
	b) Jumlah rambu lalu lintas	Unit	476	476
	c) Jumlah APILL	Unit		
	d) Jumlah penerangan jalan umum	Unit	140	140
	e) Jumlah alat pengawasan dan pengamanan jalan (fasilitas UPPKB Portable)	Unit		
	f) Jumlah alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan (*guard rail*)	M’	416	426
	g) Jumlah SBNP	Unit		
	h) Jumlah rambu sungai	unit		

SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI 2019	TARGET 2019
	8. Jumlah pembangunan UPPKB	Lokasi		
	9. Jumlah rehabilitasi UPPKB	Lokasi		
	10. Jumlah monitoring dan evaluasi prasarana LLASDP	Kegiatan	48	48
	11. Pengadaan alat kalibrasi	Unit		
	12. Pengadaan alat pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan	Unit		
	13. Jumlah ATCS baru	Kota		
	14. Jumlah ATCS lanjutan	Kota		
	15. Jumlah lokasi rehabilitasi/ peningkatan UPPKB	Lokasi		
	16. Jumlah monitoring keselamatan transportasi darat	Kegiatan		
	17. Jumlah materi sosialisasi keselamatan transportasi darat	Kab/kota	1	1
	18. Jumlah kampanye dan sosialisasi keselamatan	Kegiatan	1	1
	19. Jumlah dukungan bidang pembinaan dan keselamatan	Kegiatan		
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat	20. Jumlah pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi darat	Dokumen		
	21. Jumlah frekuensi pelayanan pada lintas penyeberangan	Trip	11.904	11.904
	22. Persentase saranan pelayanan AKAP yang memenuhi SPM	%		
	23. Persentase pemenuhan Standar Operasional pelabuhan penyeberangan lintas utama	%		

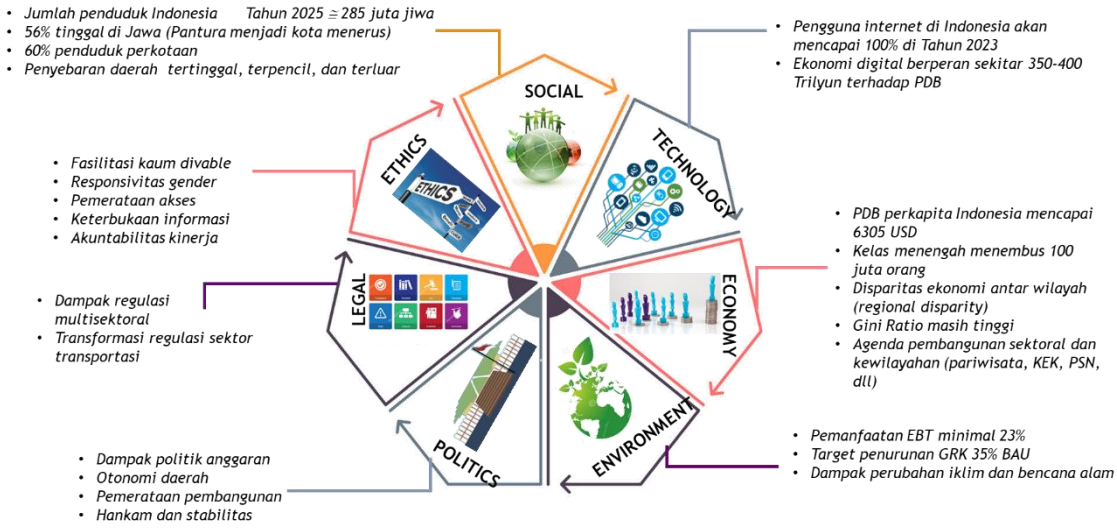
SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI 2019	TARGET 2019
	24. Persentase kapal penyeberangan pada lintas utama yang memenuhi SPM	%	50	50
	25. Jumlah kota yang menerapkan angkutan umum massal perkotaan	Kota		
	26. Persentase capaian on time performance transportasi darat	%		
	27. Jumlah kota yang menerapkan pengaturan persimpangan dengan menggunakan teknologi informasi (ATCS) di seluruh Ibukota Provinsi/ Kota Besar/ Kota Metropolitan	Kota/ Kab		
	28. Jumlah prasarana yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan			
	a) Penerangan Jalan Umum listrik yang dilengkapi dengan sensor	Unit		
	b) SBNP	Unit		
	29. Jumlah kabupaten.kota yang melaksanakan kalibrasi alat uji	Kab/ Kota		
Meningkatnya Kualitas dan Kinerja ASN BPTD	30. Jumlah pegawai yang sudah memiliki sertifikat	Orang	30	72
Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Darat	31. Jumlah pembangunan kapal	Unit		
	32. Jumlah pembangunan bus air	Unit		
	33. Jumlah pembangunan pelabuhan penyeberangan	Lokasi		
	34. Jumlah rehabilitasi pelabuhan penyeberangan	Lokasi	1	1

SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI 2019	TARGET 2019
	35. Jumlah pembangunan pelabuhan sungai	Lokasi		
	36. Jumlah rehabilitasi pelabuhan sungai	Lokasi		
	37. Jumlah pembangunan pelabuhan danau	Lokasi		
	38. Jumlah rehabilitasi pelabuhan danau	Lokasi		
	39. Jumlah pembangunan terminal	Lokasi		
	40. Jumlah rehabilitasi terminal	Lokasi		
	41. Jumlah BRT	Unit		
	42. Jumlah bus pemadu moda	Unit		
	43. Jumlah bus angkutan umum/pelajar/mahasiswa	Unit		
Meningkatnya Aplikasi Skema Manajemen Transportasi Perkotaan	44. Jumlah penerapaan MRLL	Lokasi		
Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di BPTD	45. Nilai AKIP	Nilai	85.5	85.5
	46. Tingkat penyerapan anggaran	%	98	99.699999
	47. Nilai aset yang diinventarisasi	Rp		
	48. Penyelenggaraan administrasi dan layanan perkantoran	Bulan	12	12
	49. Penyelenggaraan belanja pegawai termasuk tunjangan	Bulan		

***Sumber**: Hasil Analisis (2020)*

1.2 Potensi dan Permasalahan

Dalam mewujudkan Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia, Tema dan Agenda Pembangunan Tahun 2020-2024 terdapat beberapa permasalahan yang dibagi menjadi 8 (delapan) aspek sebagaimana disampaikan pada Gambar 1.1. Permasalahan tersebut dirumuskan menjadi Isu Strategis Perhubungan Darat yang terbagi menjadi 2 (dua), yaitu permasalahan kinerja dan dampak pelayanan transportasi darat (*public interest* atau isu eksternal) dan permasalahan penyelenggaraan bidang transportasi darat (*institution interest* atau isu internal), terdiri dari isu strategis yang bersifat *Impact*, *Outcome*, *Ouput*, dan *Input* sebagaimana dijabarkan dalam Gambar 1.2 .

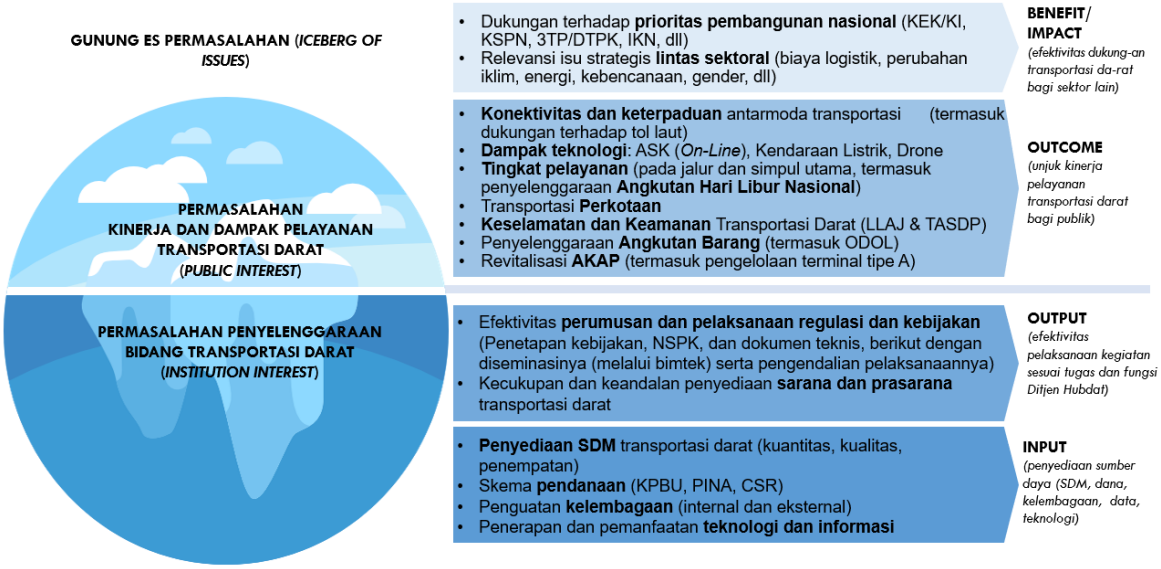


Gambar 1.1 Lingkungan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Aspek Sosial, Dalam kehidupan sosial di provinsi Nusa Tenggara Timur di daerah tertinggal seperti wilayah di Halmahera ketidaksamaan akses seperti di wilayah perkotaan membuat masyarakat membutuhkan transportasi yang murah dan terintegrasi sehingga terjadi pemerataan dalam mendapatkan akses. Aspek Teknologi, Terintegrasinya pengembangan sistem jaringan telekomunikasi dengan sistem jaringan transportasi sehingga semua kawasan yang memiliki tingkat aksesibilitas akan didukung oleh pelayanan jaringan telekomunikasi. Terutama kawasan/wilayah tertinggal di provinsi Nusa Tenggara Timur. Aspek Ekonomi, Pelayanan Angkutan Perintis mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap mobilitas masyarakat di suatu daerah, tersedianya transportasi sangat menunjang aktivitas masyarakat yang secara tidak langsung dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi baik regional maupun nasional. Perkembangan Angkutan Perintis yang dilaksanakan tidak terlepas dari kebijakan yang diterapkan dalam pelaksanaan serta kebijakan stakeholder lain sebagai penunjangnya. Harapannya ngkutan perintis ini untuk menyelesaikan masalah transportasi di wilayah terpencil, seperti wilayah – wilayah di Kabupaten Halmahera, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Salah satu permasalahan seperti belum optimalnya sarana dan prasarana transportasi publik. Aspek Lingkungan, Mayoritas pengguna 46% energi dari sektor transportasi didominasi oleh transportasi darat. Oleh sebab itu konsentrasi bagaimana meningkatkan atau mengurangi ketergantungan pada energi yang kurang ramah lingkungan. Perlunya melakukan langkah dengan menerapkan program-program unggulan pada transportasi perkotaan seperti Bus Rapid Transit (BRT), pembangunan fasilitas integrasi angkutan umum, pembangunan dan pengembangan sistem Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) terkoordinasi, pengembangan kawasan tertib lalu lintas dan angkutan, pembangunan dan pengembangan fasilitas pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor (pesepeda), pembangunan angkutan pemadu moda dan pengembangan angkutan perkotaan perintis/pelajar/mahasiswa di Wilayah Nusa Tenggara Timur sehingga tantangan ke depan, sesuai dengan target pemenuhan Rencana Umum Energi Nasional (RUEN), beberapa program untuk transportasi darat yang akan dilakukan. Aspek Politik, Adanya

pemerataan pembangunan sarana dan prasarna transportasi di wilayah/daerah Nusa Tenggara Timur yang belum terkoneksi.

Gambar 1.2 Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024



Gambar 1.3 Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Permasalahan BPTD Wilayah XXIV Provinsi Nusa Tenggara Timur
1. Luasnya Wilayah Kerja yang Berupa Kepulauan
2. Kurangnya Jumlah SDM Yang Memiliki Kualifikasi
3. Infranstruktur Yang Belum Memadai Pada Daerah-Daerah Terpencil
4. Pengembangan Kota Semakin Meningkat

Permasalahan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Kelas II Nusa Tenggara Timur

Isu Strategis BPTD Wilayah XXIV Provinsi Nusa Tenggara Timur
1. Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang Internasional
2. Pelayanan Angkutan Jalan Lintas Antar Negara (Kupang-Dili)
3. Pengembangan Pelabuhan Penyeberangan
4. Pelaksanaan Keperintisan Angkutan Jalan dan Angkutan Penyeberangan
5. Penegakan Hukum Terhadap ODOL

Isu Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXIV Kelas II Nusa Tenggara Timur

BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

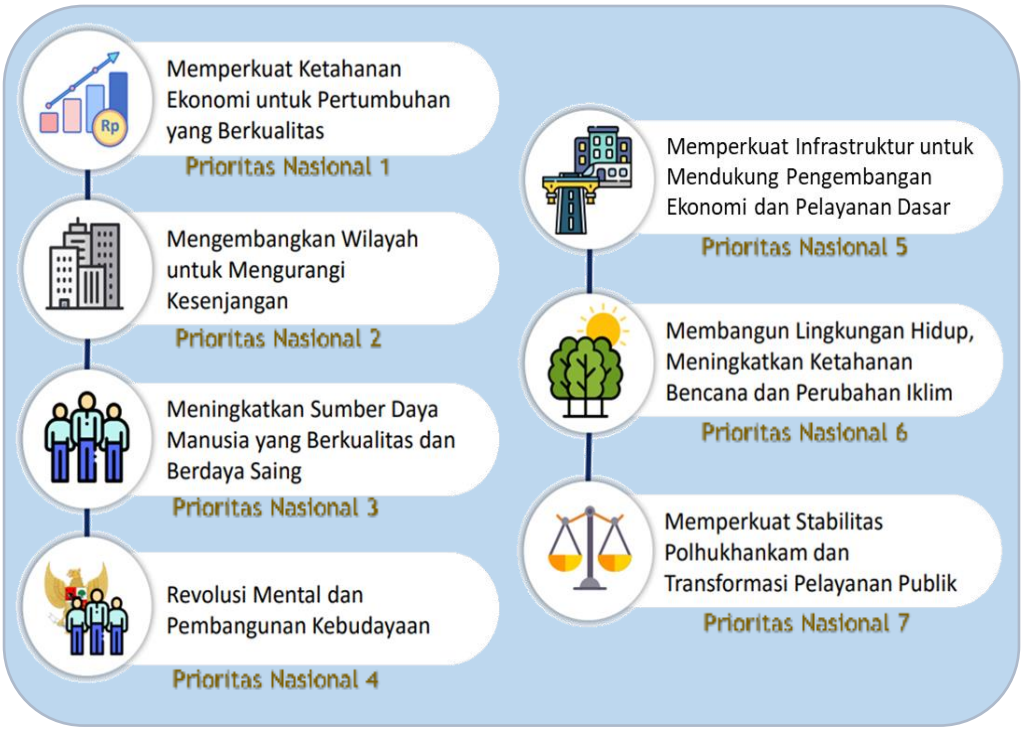
2.1 Visi dan Misi, Arah Kebijakan Presiden Republik Indonesia dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024

Visi Misi Presiden menjadi landasan dasar penyusunan RPJMN 2020-2024 yang merupakan dasar, perencanaan pembangunan periode 2020-2024. Visi Misi Presiden selanjutnya dirumuskan dalam 7 (tujuh) agenda pembangunan sebagaimana dijabarkan dalam **Gambar 2.1**. Adapun Visi Presiden dijabarkan sebagai berikut:

VISI PRESIDEN 2020-2024

"Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong"

Gambar 2.1 Visi Presiden RI dan 7 (Tujuh) Agenda Pembangunan Nasional

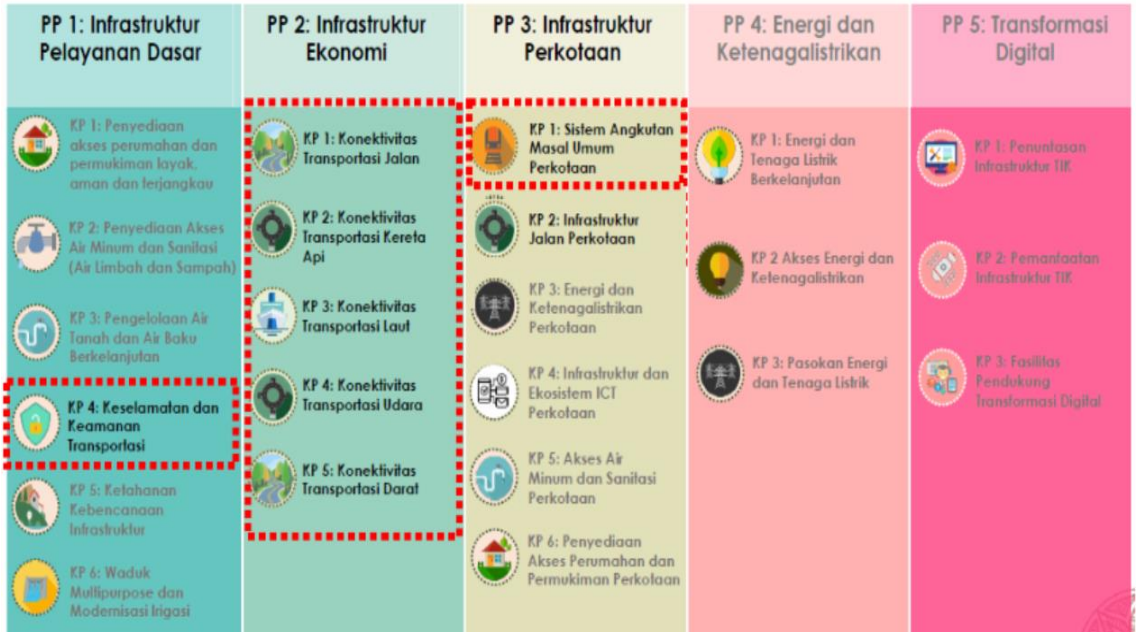


Dalam mendukung visi Presiden RI, Kementerian Perhubungan secara umum melaksanakan agenda pembangunan nasional Prioritas Nasional 5 (PN-5), yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Selanjutnya, agenda pembangunan nasional PN-5 dijabarkan dalam 5 (lima) Program Prioritas (PP), yaitu:

1. PP – Infrastruktur Pelayanan Dasar
2. PP – Infrastruktur Ekonomi
3. PP – Infrastruktur Perkotaan
4. PP – Infrastruktur Energi dan Ketenagalistrikan
5. PP – Infrastruktur Teknologi Informasi dan Komunikasi

Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Kementerian Perhubungan melaksanakan dukungan terhadap PP 1, PP 2, dan PP 3 melalui pelaksanaan Kegiatan Prioritas (KP) sebagai berikut:

1. KP – Keselamatan dan Keamanan Transportasi (PP 1)
2. KP – Konektivitas Kereta Api (PP 2)
3. KP – Konektivitas Laut (PP 2)
4. KP – Konektivitas Udara (PP 2)
5. KP – Konektivitas Darat dan Antarmoda (PP 2)
6. KP – Transportasi Perkotaan (PP 3)



Gambar 2.2 Program dan Kegiatan Prioritas RPJMN 2020-2024

2.2 Visi dan Misi Dirjen Perhubungan Darat 2020-2024

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020-2024 dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden Republik Indonesia 2020-2024. Adapun Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebagai berikut:

VISI 2020-2024

Perhubungan Darat yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong"

Adapun pengertian atas sejumlah kata kunci dalam penyataan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 adalah:

- *Transportasi darat* mencakup penyelenggaraan pelayanan bidang lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
- *Pelayanan transportasi darat yang handal* diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi darat yang berkonektivitas tinggi (*well connected*), aman (*security*), selamat (*safety*), nyaman *(comfortable*), tepat waktu (*punctuality*), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI);
- *Pelayanan transportasi darat yang berdaya saing* diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi darat yang efisien, dengan harga terjangkau (*affordability*) oleh semua lapisan masyarakat, ramah lingkungan, berkelanjutan (*sustainability*), dilayani oleh SDM yang profesional, mandiri dan produktif; dan
- *Pelayanan transportasi darat yang memberikan nilai tambah* diindikasikan oleh penyelenggaraan bidang transportasi darat yang mampu mendorong pertumbuhan produksi nasional melalui iklim usaha yang kondusif bagi berkembangnya peran serta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi.

2.3 Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

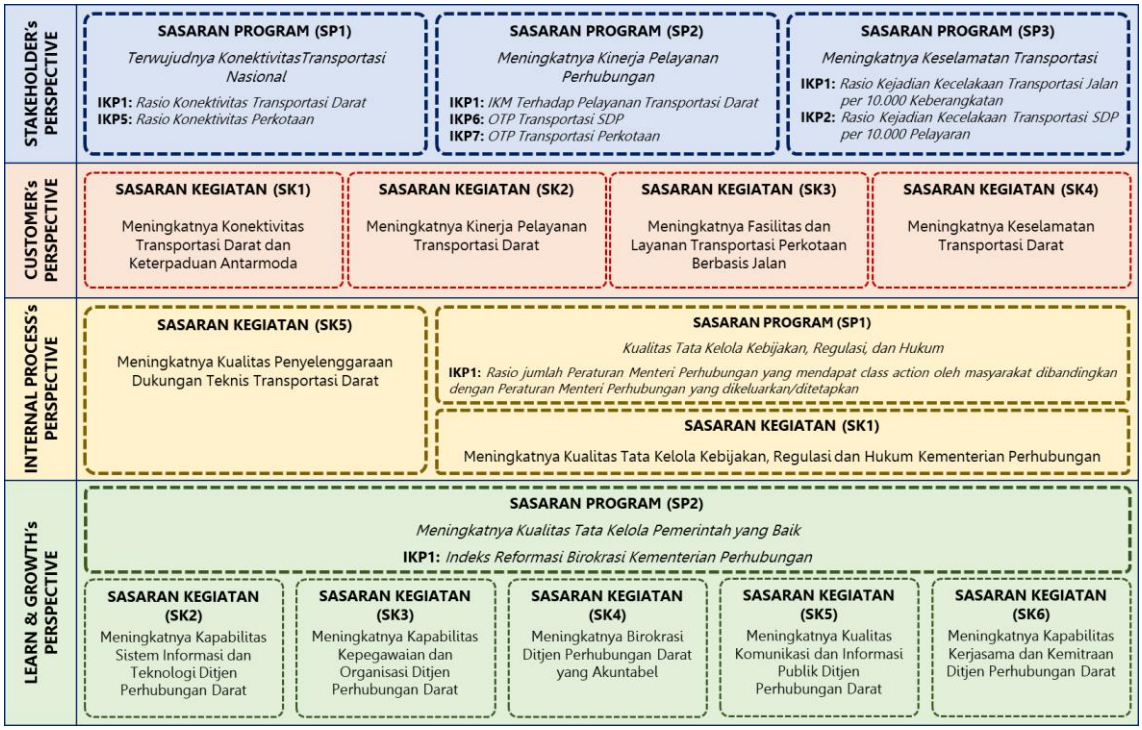
Perumusan tujuan dan sasaran (berikut dengan indikator kinerjanya) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) seperti yang digunakan pada level Kementerian Perhubungan, yang terdiri dari 4 (empat) perspektif, yakni:

- *Stakeholders Perspective (SP), yang merepresentasikan pencapaian sasaran dampak/manfaat (impact/benefit) yang diinginkan oleh pemangku kepentingan (utamanya adalah publik yang dimandatkan kepada Pemerintah) dari program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi darat yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam konteks transportasi sebagai kebutuhan turunan (derived demand), maka dampak/manfaat yang diharapkan adalah dukungannya (dalam bentuk konektivitas transportasi yang efektif dan efisien)*

terhadap semua sektor pembangunan nasional (ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan, keamanan);

- *Customer Perspective (CP), yang menggambarkan pencapaian sasaran hasil (outcome) berupa layanan transportasi darat pada tingkat yang dibutuhkan pengguna (user) dalam hal ketersediaan (existence/accessibility and capacity), pelayanan (time, cost, quality, punctuality, etc), serta keselamatan dan keamanan (safety and security). Kualitas layanan transportasi darat yang baik akan menjadi penentu efisiensi dan efektivitas dari capaian manfaat/dampak yang diinginkan pada level Stakeholders Perspective (SP);*
- *Internal Business Perspective (IBP), yang mewakili mengenai bagaimana proses kerja (business process) yang dilakukan oleh unit kerja/jajaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dalam rangka memberikan layanan transportasi darat yang sesuai harapan/kebutuhan pengguna (costumer perspective/CP) dan berdampak baik dalam mendukung sektor-sektor pembangunan nasional lainnya (stakeholders perspective/SP). Proses kerja ini tidak terlepas dari pelaksanaan tugas dan fungsi dari Ditjen Perhubungan Darat sesuai pasal 135 dan pasal 136 PM 122 Tahun 2018, dimana cakupannya setidaknya terdiri dari (1) perumusan dan pelaksanaan kebijakan, (2) penyusunan NSPK (regulasi), (3) bimtek dan supervisi, (4) evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi darat (penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat).*
- *Secara teoretik, dalam teori manajemen kinerja, IBP menggambarkan tentang bagaimana fungsi manajemen (POAC/planning, organizing, actuating, and controlling) dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam mengelola dan menyelenggarakan bidang transportasi darat.*
- *Learning and Growth Perspective (LGP), yang menerangkan tentang bagaimana upaya yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan mengembangkan modal dasar (basic capital) organisasi agar dapat menjalankan bisnis proses (tugas dan fungsi) secara paripurna.*
- *Mengacu pada teori manajemen kinerja, modal dasar suatu organisasi untuk melaksanakan bisnis (tugas dan fungsinya) disebut sebagai sarana manajemen 5M1I (Man, Money, Machine, Method, Material, and Information).*

Dengan memperhatikan konsep *Balanced Scorecard* (BSC) dan prinsip manajemen kinerja tersebut di atas, maka struktur peta strategi Ditjen Perhubungan Darat disampaikan pada **Gambar 2.2** sebagai berikut.



Gambar 2.3 Cascading Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Menjabarkan Visi dan Misi Presiden RI yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategis pembangunan. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Tujuan Pembangunan sektor Perhubungan Tahun 2020-2024 dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Berdasarkan Tujuan Kementerian Perhubungan, perlu disusun Tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dengan satuan rasio;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat dengan satuan indeks;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat dengan satuan kendaraan per 10.000 keberangkatan.

Dalam mengukur keberhasilan setiap tujuan ditetapkan Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 yang bersifat *outcome*. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. **Tujuan 1 (T1) diukur melalui Indikator Tujuan sebagai berikut:**
   Rasio konektivitas transportasi darat (rasio) sebesar 0,930 pada tahun 2024;
2. **Tujuan 2 (T2) diukur melalui Indikator Tujuan sebagai berikut:**
   Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Layanan Transportasi Darat (indeks) sebesar 80 pada tahun 2024;
3. **Tujuan 3 (T3) diukur melalui Indikator Tujuan sebagai berikut:**
   Rasio kejadian kecelakaan transportasi darat per 1 juta keberangkatan (kecelakaan per 1 juta keberangkatan) sebesar 0,047 pada tahun 2024.

2.3.2 Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Sasaran merupakan representasi terukur dari tujuan yang hendak dicapai pada 5 tahun ke depan (2020-2024). Adapun Sasaran Program (SP) yang ditetapkan untuk **Program Infrastruktur Konektivitas** dan **Program Dukungan Manajemen** berikut dengan Sasaran Kegiatan (SK) di bawahnya yang akan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selama perioda 2020-2024 adalah:

(GA) Program Infrastruktur Konektivitas

SP.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Nasional
SP.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan
SP.3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi
SK.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi
SK.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat
SK.3 Meningkatnya Fasilitas dan Layanan Transportasi Perkotaan Berbasis Jalan
SK.4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat
SK.5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

(WA) Program Infrastruktur Konektivitas

SP.1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum
SP.2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik
SK.1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan
SK.2 Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Ditjen Perhubungan Darat
SK.3 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel
SK.4 Meningkatnya Kapabilitas Sistem Informasi dan Teknologi Ditjen Perhubungan Darat
SK.5 Meningkatnya Kualitas Layanan Komunikasi dan Informasi Publik Ditjen Perhubungan Darat
SK.6 Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Ditjen Perhubungan Darat

2.3.3 Sasaran

Penjabaran sasaran dan strategi map Ditjen Hubdat yang menjadi tusi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Adalah sebagai berikut:

(GA) Program Infrastruktur Konektivitas

Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat

SK.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi

Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat

SK.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat

SK.3 Meningkatnya Fasilitas dan Layanan Transportasi Perkotaan Berbasis Jalan

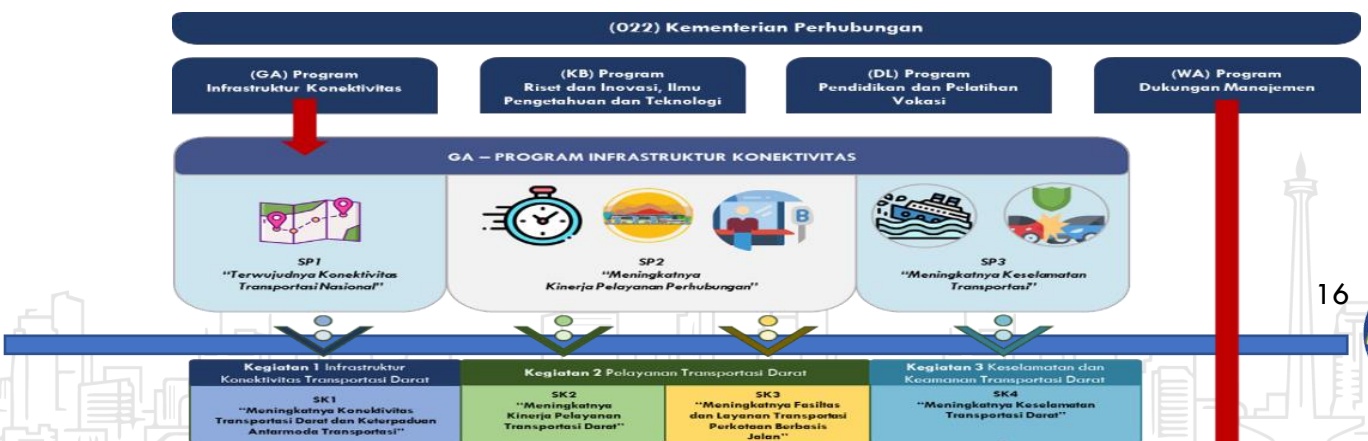
Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat

SK.4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat

Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat

SK.5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

Sasaran Strategis (SS) merupakan sasaran untuk Tujuan Strategis (SS). Selanjutnya, Sasaran Program (SP) yang terdiri dari SP1, SP2, dan SP3 merupakan sasaran untuk Tujuan Program (TP), dalam hal ini adalah Program Pembangunan dan Penyelenggaran Transportasi Darat. Adapun SK (Sasaran Kegiatan) merupakan sasaran untuk Tujuan Kegiatan (TK) yang terdiri dari SK1.1, SK.1.3, SK2.4, SK3.4, SK4.1, SK.4.2, SK.4.4, SK5.1, SK.5.2, SK.5.4, dan SK6 yang masing-masing mewakili sasaran untuk setiap kegiatan yang terlingkupi dalam program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi darat sebagaimana disampaikan pada **Gambar 2.4**.



Gambar 2.4 *Startegy Map* Program-Kegiatan Ditjen Perhubungan Darat

BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai peranan mendukung agenda pembangunan **Prioritas Nasional 2** (Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan) dan **Prioritas Nasional 5** (Memperkuat Infrastruktur Untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar).

Pengembangan wilayah ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pemenuhan pelayanan dasar dengan harmonisasi rencana pembangunan dan pemanfaatan ruang pengembangan wilayah yang mampu menciptakan berkelanjutan dan inklusif dilaksanakan melalui peningkatan infrastruktur dan pelayanan dasar secara merata. Adapun arah kebijakan pembangunan kewilayahan, yaitu pengembangan kawasan strategis (Kawasan Ekonomi Khusus, Kawasan Industri, dan Destinasi Pariwisata Prioritas), pengembangan kawasan perkotaan, dan pembangunan daerah tertinggal, kawasan perbatasan, perdesaan, dan transmigrasi.

Sedangkan, dalam Prioritas Nasional 5, perkuatan infrastruktur ditujukan untuk mendukung aktivitas perekonomian serta mendorong pemerataan pembangunan nasional. Hal tersebut dilaksanakan melalui pembangunan infrastruktur pelayanan dasar, pembangunan konektivitas multimoda untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pembangunan infrastruktur perkotaan.

Di dalam melaksanakan agenda pembangunan (prioritas nasional) RPJMN 2020-2024 disusun Proyek Prioritas Strategis (*Major Project*). Proyek ini disusun untuk membuat RPJMN lebih konkrit dalam menyelesaikan isu-isu pembangunan, terukur dan manfaatnya langsung dapat dipahami dan dirasakan masyarakat. Proyek-proyek ini merupakan proyek yang memiliki nilai strategis dan daya ungkit tiggi untuk mencapai sasaran priortas pembangunan.

Dalam RPJMN 2020-2024 direncanakan 41 *Major Project* yang dirinci hingga *highlight*, target, lokasi, dan instansi pelaksanaan yang jelas. Dalam penyusunan dan pelaksanaannya, *Major Project* melibatkan Kementerian/Lembaga (K/L), Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), serta Masyarakat/Badan Usaha. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sekurang-kurangnya mendukung 9 (sembilan) dari 41 *Major Project* dalam RPJMN 2020-2024, diantaranya:

Gambar 3.1 9 (Sembilan) *Major Project* Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam RPJMN 2020-2024

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam mewujudkan Visi Misi Presiden dan Agenda Pembangunan Tahun 2020-2024, Kementerian Perhubungan merumuskan 3 (tiga) Sasaran Strategis, yaitu terwujudnya konektivitas nasional, meningkatnya indeks kinerja pelayanan perhubungan, serta meningkatnya level keselamatan dan keamanan perhubungan. Setiap sasaran strategis merepresentasikan program prioritas dalam agenda pembangunan (prioritas nasional 5).

Gambar 3.2 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan

Dalam mewujudkan sasaran strategis di atas, Kementerian Perhubungan menetapkan sejumlah arah kebijakan dan strategi implementasi sebagaiman dijabarkan dalam **Tabel 3.1**.

Tabel 3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Terwujudnya Konektivitas Nasional	• Penguatan jaringan transportasi eksisting; • Perluasan jaringan layanan transportasi; • Penguatan transportasi antar moda dan multi moda; • Penerapan *Traffic Demand Management* pada semua layanan transportasi; • Mengoptimalkan pendistribusian barang di seluruh wilayah Indonesia; • Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan KI; • Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal.	Strategi Peningkatan Rasio Konektivitas Transportasi akan dilakukan melalui: • Optimalisasi simpul transportasi eksisting; • Pembangunan simpul transportasi baru; • Pembagian komoditi barang ekspor-impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia; • Reaktivasi jalur moda transportasi; • Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal; • Optimalisasi pendistribusian barang di seluruh wilayah Indonesia; • Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi; • Penyiapan kompetensi keahlian professional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia; • Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia; • Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi • Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi • Penggunaan Traffic Demand Management di seluruh wilayah Perkotaan

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		• Pembangunan sistem basis data dan penggunaan Traffic Demand Management • Kajian peraturan yang mendukung terwujudnya kegiatan multimoda
Meningkatnya Indeks Kinerja Pelayanan Perhubungan	• Mengoptimalkan SDM pelayanan sarana dan prasarana; • Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan; • Dukungan terhadap transportasi ramah gender, difabel, dan lansia; • Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana; • Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan pada semua jasa layanan transportasi.	Strategi Peningkatan Kelancaran Lalulintas Darat, KA, Laut, Udara: • Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi; • Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan delay yang terjadi pada sistem layanan transportasi; Strategi Peningkatan Utilitas Sarana dan Prasarana Darat, KA, Laut, Udara: • Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi; • Pencatatan jumlah keluhan pengguna layanan pengguna jasa moda transportasi • Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi; • Pembuatan instrumen pencatatan keluhan pengguna layanan pengguna jasa transportasi; • Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi perkotaan di wilayah Jabodetabek; • Pencatatan jumlah keluhan pengguna layanan pengguna jasa moda transportasi perkotaan di wilayah Jabodetabek; • Melakukan pencatatan atas data yang diperoleh untuk bahan evaluasi sistem pengukuran indeks kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi dan peraturan yang telah ada; • Memfasilitasi tersedianya klinik SDM untuk berkontribusi pada pendampingan perbaikan sistem layanan sebagai umpan balik

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		catatan keluhan pengguna layanan jasa transportasi; • Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan di lingkungan Kementerian Perhubungan; • Pengamatan penerapan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan di UPT; • Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penerapan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan di UPT bidang transportasi; • Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan; Strategi Peningkatan Keandalan Sarana dan Prasarana Darat, KA, Laut, Udara: • Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi; • Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi; • Mengembangkan prototipe sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi real time OTP; • Membangun SDM yang mampu melakukan desain dan rekayasa teknologi rancang bangun sistem informasi kinerja capaian OTP sektor transportasi; • Membangun SDM yang mampu melakukan analisis dan evaluasi kinerja capaian OTP sektor transportasi;

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		• Melakukan koreksi dan pemberian disinsentitif atas tidak tercapainya target kinerja OTP yang dilakukan oleh operator dan pihak terkait lainnya; • Penyiapan perancangan, pembangunan, pengembangan, dan pengujian sistem aplikasi, basis data, dan infrastruktur terkait dengan pengukuran kinerja OTP sektor perhubungan; • Pencatatan jumlah pengguna pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan; • Optimalisasi kebutuhan SDM pelayanan dalam pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan; • Penggunaan data dan informasi dalam penerapan pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan. Strategi Penurangan Rasio Biaya Transportasi Darat, KA, Laut, Udara terhadap PDRB • Melakukan pencatatan atas data yang diperoleh untuk bahan evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada.
Meningkatnya Level Keselamatan dan Keamanan Perhubungan	• Meratifikasi semua peraturan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan penerbangan; • Penegakan hukum; • Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan; • Pembatasan usia sarana prasarana transportasi;	Strategi Penurunan Tingkat Fatalitas Kejadian Kecelakaan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Ratifikasi peraturan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan penerbanga; • Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan; • Peningkatan upaya kampanye dan sosialisasi keselamatan transportasi; • Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
	• Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan; • Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi; • Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi; • Penyiapan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan; • Edukasi keselamatan transportasi.	perkeretaapian, KIR online, travel data recording; • Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi; Strategi Peningkatan Pemenuhan Sarana Keselamatan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan; • Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum. Strategi Peningkatan Pemenuhan Prasarana Keselamatan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Penyediaan fasilitas ZoSS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan taman edukasi; • Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian; • Pengembangan sistem informasi terkait *security awareness* di setiap lokasi simpul utama transportasi; • Penyediaan fasilitas *baggage x-ray checking* di setiap lokasi simpul utama transportasi; • Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi; • Pengembangan sistem online monitoring di setiap simpul utama transportasi. Strategi Peningkatan Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api; • Penyusunan dan distribusi modul-modul edukasi keselamatan kepada masyarakat (untuk semua moda);

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		• Penyusunan dan sosialisasi modul-modul edukasi *security awareness* kepada masyarakat (untuk semua moda); • Pelatihan petugas keamanan untuk semua moda; • Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda; • Penyusunan modul dan pelaksanaan pelatihan edukasi dan keselamatan untuk pengemudi moda transportasi

Sumber: Hasil Analisis (2019)

3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Menjabarkan Agenda Pembangunan Prioritas Nasional 2 dan Prioritas Nasional 5, serta arah kebijakan pembangunan Kementerian Perhubungan, melalui Program Infrastruktur Konektivitas dan Dukungan Manajemen, dirumuskan 5 (lima) Sasaran Program dan 11 Sasaran Kegiatan.

3.3.1 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional

Sasaran program di atas merupakan jawaban dari isu strategis yang menjadi tantangan dalam kebijakan pembangunan infrastruktur nasional sesuai dengan RPJMN 2020-2024. Secara umum terdapat 5 (lima) fokus kebijakan yang berkaitan dengan sub sektor perhubungan darat, yakni (1) konektivitas, (2) integrasi moda, (3) kinerja pelayanan transportasi, (4) transportasi perkotaan, dan (5) keselamatan transportasi.

Adapun arah kebijakan umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menangani isu strategis nasional tersebut disampaikan pada **Tabel 3.2**.

Tabel 3.2 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Konektivitas	Penguatan konektivitas nasional	• Penguatan efektivitas jaringan perintis dan subsidi; • Revitalisasi dan optimalisasi pelayanan AKAP dan Angkutan SDP; • Pengendalian sistem angkutan barang.

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Integrasi Moda	Peningkatan integrasi transportasi antarmoda	• Peningkatan penyediaan fasilitas keterpaduan antarmoda pada simpul utama; • Pengembangan jaringan pelayanan pemadu mdoa; • Pengembangan transportasi multimoda angkutan barang.
Kinerja Pelayanan Transportasi	Peningkatan kinerja pelayanan transportasi	• Peningkatan kualitas fasilitas sarana dan prasarana transportasi darat; • Peningkatan kinerja SDM transportasi darat.
Transportasi Perkotaan	Peningkatan mobilitas transportasi perkotaan	• Peningkatan penyediaan kinerja pelayanan, dan peran moda angkutan umum massal perkotaan; • Peningkatan efektivitas penerapan skema manajemen lalu lintas pada jalan perkotaan; • Peningkatan integrasi transportasi dan tata ruang; • Peningkatan penyediaan fasilitas *non-motorized* di perkotaan.
Keselamatan Transportasi	Peningkatan keselamatan transportasi darat	• Peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana, prasarana, serta fasilitas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan; • Peningkatan pemenuhan standar teknis sarana dan prasarana; • Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian di lapangan.

Sumber: *Hasil Analisis (2019)*

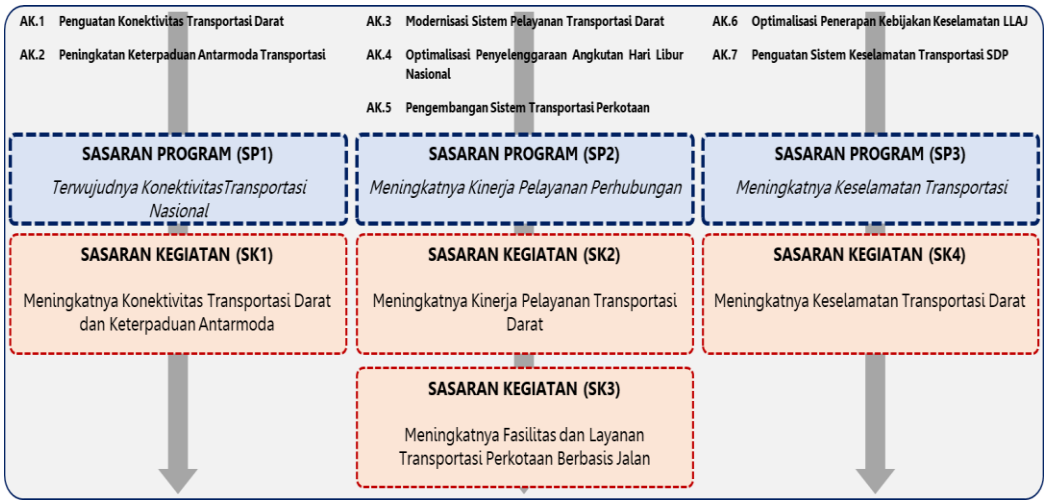
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran

Berdasarkan Peraturan Menteri PPN/Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (RENSTRA K/L) Tahun 2020-2024, arah kebijakan berisi satu atau beberapa program/kebijakan untuk mencapai sasaran yang ditetapkan, sedangkan strategi berisi indikasi kegiatan strategis sebagai implementasi dari arah kebijakan yang ditetapkan.

Pada bagian ini disampaikan rumusan tentang Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi untuk mencapai Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sebagaimana telah dijelaskan dalam **Sub Bab 2.3.2.** secara umum arah kebijakan yang akan ditempuh Direktorat jenderal Perhubungan Darat terdiri dari:

AK.1 Penguatan Konektivitas Transportasi Darat
AK.2 Peningkatan Keterpaduan Antarmoda Transportasi
AK.3 Modernisasi Sistem Pelayanan Transportasi Darat
AK.4 Optimalisasi Penyelenggaraan Angkutan Hari Libur Nasional
AK.5 Pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan
AK.6 Optimalisasi Penerapan Kebijakan Keselamatan LLAJ
AK.7 Penguatan Sistem Keselamatan Transportasi SDP

Secara hirarki AK.1 dan AK.2 merupakan arah kebijakan untuk mencapai Sasaran Program 1, yaitu meningkatnya konektivitas transportasi nasional. Selanjutnya, AK.3, AK.4 dan AK.5 merupakan arah kebijakan untuk menjawab tantangan Sasaran Program 2, yaitu meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan. Adapun, AK.6 dan AK.7 merupakan arah kebijakan untuk menjawab Sasaran Program 3, yaitu meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.



Gambar 3.3 Arah Kebijakan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Setiap arah kebijakan dijabarkan menjadi strategi implementasi sebagai dasar pelaksanaan kegiatan strategis/*project* seperti yang disampaikan dalam **Tabel 3.3**

Tabel 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT
Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	Penguatan konektivitas transportasi darat	Pengembangan jaringan transportasi darat pendukung Kawasan Strategis Nasional (KSN)	• Revitalisasi/optimalisasi terminal penumpang dan barang serta pelabuhan SDP eksisting pada jalur utama nasional (PKN, PKW, PKSN) dan pendukung kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI); • Pembangunan dan rehabilitasi simpul terminal penumpang/barang dan pelabuhan TSDP untuk menunjang layanan transportasi darat menuju ke kawasan proiritas nasional; • Penguatan jaringan AKAP dan TSDP pendukung konektivitas kawasan prioritas (termasuk subsidi angkutan bus/TSDP penghubung KSPN); • Pengembangan fasilitas perlengkapan jalan (fasilitas keselamatan dan penunjuk arah).
		Pemerataan aksesibilitas transportasi darat ke Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)	• Revitalisasi/optimalisasi simpul terminal penumpang dan barang serta pelabuhan SDP di kawasan DTPK; • Pembangunan dan/atau rehabilitasi simpul terminal penumpang dan barang serta pelabuhan SDP (terutama di kawasan DTPK); • Pembangunan kapal penyeberangan dan bus air; • Subsidi operasional angkutan bus (terutama ke kawasan DTPK); • Subsidi penyeberangan perintis (terutama ke kawasan DTPK); • Subsidi keperintisan angkutan barang jalan pendukung tol laut.
		Peningkatan kinerja pelayanan transportasi darat pada kawasan strategis/Pusat Kegiatan Nasional (PKN)	• Optimalisasi MRLL untuk debottlenecking jaringan jalan; • Pengendalian ODOL pada kawasan strategis/pusat kegiatan eksisting; • Optimalisasi/pembangunan/rehabilitasi terminal penumpang, terminal barang, dan pelabuhan TSDP pada kawasan strategis/pusat kegiatan eksisting.
	Peningkatan keterpaduan antarmoda transportasi	Penguatan sistem transportasi darat pada jalur utama logistik nasional	• Pengembangan terminal barang dan pelabuhan SDP pada jalur logistik utama; • Pelaksanaan subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry.
		Pengembangan integrasi pada simpul-simpul transportasi utama nasional	• Pengembangan fasilitas pendukung dan integrasi pada simpul utama transportasi;

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT
			• Penguatan jaringan layanan moda bus dan SDP eksisting terhadap simpul utama transportasi (termasuk pelaksanaan Subsidi Angkutan Multimoda dan Antarmoda); • Pengembangan dukungan untuk pengembangan kawasan ekonomi di sekitar simpul transportasi (pendukung aerotropolis, port estate industry area).
Meningkatnya pelayanan transportasi darat	Modernisasi sistem pelayanan transportasi darat	Pengembangan sistem informasi berbasis internet dalam penyelenggaraan bidang perhubungan darat	• Pengembangan sistem database penyelenggaraan angkutan umum; • Pengembangan sistem database MRLL jalan; • Penguatan sistem informasi manajemen transportasi darat (termasuk SIMLALIN); • Penerapan sistem pelaksanaan JTO (Jembatan Timbang *Online*); • Penerapan e-tilang; • Penguatan pelaksanaan E-SRUT dan E-BLUe
		Penerapan pelayanan berbasis teknologi pada transportasi darat	• Pengembangan SMART terminal dan pelabuhan; • Pengembangan ATCS di sejumlah koridor jaringan jalan nasional dan perkotaan; • Kajian dan penerapan ITS; • Pengaturan pelayanan angkutan umum berbasis on-line (integrasi jadwal, ticketing, dan pembayaran); • Pengaturan sarana transportasi darat berteknologi baru (mobil listrik dan lain sebagainya).
	Optimalisasi penyelenggaraan angkutan hari libur nasional	Penguatan kelembagaan penyelenggaraan angkutan lebaran dan hari libur nasional	• Penguatan dasar hukum dan kerangka kelembagaan penyelenggaraan; • Peningkatan efektivitas koordinasi antar stakeholders dan prosedur pengambilan keputusan.
		Peningkatan efektivitas pelaksanaan penyelenggaraan angkutan lebaran dan hari libur nasional	• Peningkatan kualitas rencana operasi penyelenggaraan; • Penerapan teknologi informasi dalam sistem pengawasan dan pengendalian (real-time); • Peningkatan efektivitas evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan.

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT
Meningkatnya pangsa angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	Pengembangan sistem transportasi perkotaan	Pengembangan layanan angkutan massal perkotaan berbasis jalan	• Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan berbasis jalan di kota-kota besar dan metropolitan (termasuk ibukota baru) melalui pembangunan *integrated land transport system* (ILTS); • Penyelenggaraan subsidi angkutan massal perkotaan (melalui skema buy the service); • Penguatan integrasi sistem transportasi dan tata ruang perkotaan; • Pengembangan ITS pada kawasan perkotaan; • Pembangunan fasilitas integrasi antarmoda di kawasan perkotaan.
		Perencanaan dan pengembangan transportasi darat untuk Ibu Kota Negara (IKN)	• Penyusunan rencana sistem transportasi perkotaan di kawasan IKN; • Optimalisasi, pembangunan, rehabilitasi simpul terminal penumpang/barang dan pelabuhan TSDP untuk menunjang layanan transportasi darat menuju ke ibukota baru (selama proses konstruksi maupun operasional IKN); • Peningkatan pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan serta prasarana dan sarana keselamatan transportasi jalan dan TSDP pendukung IKN; • Penataan jaringan pelayanan transportasi darat pendukung IKN; • Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi perkotaan IKN.
		Penguatan sistem penyelenggaraan transportasi perkotaan	• Pembinaan dan pendampingan perencanaan angkutan perkotaan (termasuk Technical Assistance melalui Program SUTRINAMA-INDOBUS (hibah); • Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan di wilayah aglomerasi; • Penguatan skema pendanaan pengembangan sistem transportasi perkotaan.
Meningkatnya keselamatan dan keamanan transprtasi darat	Optimalisasi penerapan kebijakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	Penguatan sistem pengawasan keselamatan LLAJ	• Pelaksanaan MRLL pada jaringan jalan nasional; • Implementasi Batas Kecepatan Jalan Nasional; • Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT
			• Pembangunan dan rehabilitasi UPPKB; • Pengawasan ODOL di luar UPPKB; • Penguatan/penertiban uji tipe dan akreditasi uji berkala (termasuk Pengembangan Fasilitas Pengujian Proving Ground BPLJSKB); • Pengawasan Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Umum (ramp check/inspeksi).
		Penerapan skema manajemen keselamatan LLAJ	• Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan; • Penyediaan fasilitas keselamatan jalan; • Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK), perlintasan sebidang dan perlindungan pejalan kaki (ZoSS, RASS); • Program edukasi, sosialisasi, dan kampanye keselamatan jalan.
	Penguatan sistem keselamatan transportasi SDP	Pengembangan sistem pengawasan keselamatan SDP	• Peningkatan kelaikan kapal SDP; • Pengembangan kelembagaan kesyahbandaran SDP; • Peningkatan pengawasan operasional SDP (ramp check).
		Pengembangan fasilitas keselamatan SDP pada alur pelayaran SDP	• Penetapan alur pelayaran sungai dan danau strategis nasional; • Pemenuhan kebutuhan sistem komunikasi, SBNP, dan rambu pada alur pelayaran sungai dan danau; • Penyediaan sarana dan prasarana pengawasan (termasuk Pembangunan Alat Penimbangan/Jembatan Timbang pada Lintas Penyeberangan Utama); • Pembangunan VTS (Manajemen Lalu Lintas SDP).

Sumber: *Hasil Analisis (2019)*

Selain itu, dalam mencapai Kegiatan Prioritas, Agenda Pembangunan Prioritas Nasional 5 RPJMN 2020-2024, direncanakan 42 *Major Project*/kegiatan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang memiliki nilai strategis dengan memperhatikan aspek kemanfaatan. Dimana 16 dari 42 *Major Project* merupakan Proyek Prioritas Nasional.

Proyek Prioritas Nasional merupakan alat kendali pembangunan yang dapat dimutakhirkan melalui RKP (Rencana Kerja Pemerintah) yang disusun tiap tahunnya dengan mempertimbangkan kesiapan pelaksanaan, pemutakhiran besaran nilai project, sumber pendanaan, serta Direktif Presiden. Hal ini untuk memastikan agar agenda pembangunan nasional dapat terlaksana secara efektif dan efisien dengan perkembangan pembangunan.

3.4 Kerangka Regulasi Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024

3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat

Tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan mencakup bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat. Sehingga peraturan perundangan atau regulasi yang terkait dengan pelaksanaan tugas dan fungsi teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terdiri dari:

- Penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana sistem lalu lintas dan angkutan jalan mengacu pada UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya;
- Penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana sistem lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan mengacu pada UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya;
- Penyelenggaraan serta peningkatan keterpaduan sistem antarmoda mengacu pada PP No 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan peraturan pelaksanaannya.

Selain dari pada itu, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berikut dengan Unit Organisasi dibawahnya, sebagai bagian dari instansi pemerintah, juga harus tunduk terhadap peraturan perundang-undangan di bidang pemerintahan, diantaranya: UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, UU No 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, UU 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, UU No 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara (ASN), UU No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, UU No 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, UU No 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, dan lain sebagainya.

3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat

Secara umum, kebutuhan penguatan kerangka regulasi, dalam hal ini adalah berupa penetapan/perubahan NSPK (Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria) dalam penyelenggaraan bidang transportasi darat, akan berasal dari 2 alasan mendasar, yakni: (1) yang bersifat *mandatory*, dalam rangka pemenuhan terhadap mandat dari UU/PP terkait agar disusun pengaturan lebih detail/lanjut pada peraturan yang lebih rendah, (2) yang bersifat *complementary*, dalam rangka melengkapi pengaturan teknis pelaksanaan suatu aktivitas dalam penyelenggaraan bidang transportasi darat yang membutuhkan kejelasan pengaturan dikarenakan adanya perkembangan kondisi lapangan maupun lingkungan strategis yang berpengaruh.

Selanjutnya, sesuai dengan fungsinya, suatu regulasi (NSPK) dapat memiliki 3 fungsi utama, yakni: (1) fungsi perubahan, untuk mendukung perubahan konsep/sistem penyelenggaraan transportasi darat sesuai kebutuhan dan perkembangan jaman dan kerangka pengaturan yang ada, (2) fungsi stabilisasi, untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/ administratif untuk melaksanakan setiap item kegiatan penyelenggaraan bidang transportasi darat yang diatur dalam UU/PP, dan (3) fungsi fasilitasi, untuk memfasilitasi kebutuhan ataupun peran *stakeholders* dalam proses maupun hasil penyelenggaraan bidang transportasi darat.

Tabel 3.4 menyampaikan daftar kebutuhan penguatan regulasi bidang transportasi darat untuk mendukung pelaksanaan arah kebijakan yang akan diterapkan pada perioda 2020-2024. Secara umum isu regulasi utama yang akan mewarnai bidang transportasi darat adalah:

1. Pengaturan terkait dengan pelayanan transportasi berbasis teknologi informasi. Di mana seiring dengan berkembangan pemanfaatan TIK menuju era Industri 4.0 banyak disrupsi yang mempengaruhi industri transportasi darat, khususnya dalam hal: (1) sistem pembayaran (*FinTech*), termasuk fenomena ASK/ojek online, dan ke depan akan merambah ke sistem pelayanan lainnya, (2) Sistem navigasi lalu lintas yang berbasis informasi terkini (*real-time/smart-driving*) dan otomatis (*autonomic driving*).
2. Pengaturan terkait dengan jenis sarana dan prasarana transportasi baru sesuai perkembangan teknologi untuk mengantisipasi kelangkaan energi (mobil listrik, mobil magnetik, *fuel-cell/hydrogen*), kelangkaan ruang (*drone, Transit Elevated Bus (TEB)*), dan kelangkaan waktu (*high-speed vehicle*).
3. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan keselamatan dan keamanan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan sebagai implementasi dari PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang secara resmi menyerahkan sepenuhnya penyelengaraan transportasi SDP (termasuk di bidang lalu lintas dan angkutan serta keselamatan dan keamanan) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

4. Pengaturan terkait dengan Kelembagaan dan Pendanaan Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan, di mana dengan semakin besarnya proporsi masyakarat yang tinggal di wilayah perkotaan (mendekati 60% di Tahun 2024) maka isu mengenai transportasi perkotaan akan semakin besar. Terbatasnya kemampuan pendanaan dan kelembagaan yang dimiliki oleh Daerah, menyebabkan kebutuhan akan peran Pemerintah menjadi sangat besar, baik secara kelembagaan (melalui pembentukan Badan Pengelola Transportasi Perkotaan) maupun bantuan pendanaan (baik untuk investasi maupun subsidi operasional.
5. Pengaturan terkait dengan Pengelolaan Terminal Tipe A, sebagai dampak dari UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah maka pengelolaan terminal Tipe A ke depan akan menjadi kewenangan pemerintah Pusat. Pembentukan kelembagaan, berikut dengan SDM dan sistem dan prosedur pelaksanaan pengoperasian terminal Tipe A memerlukan koridor pengaturan yang tepat.
6. Pengaturan terkait dengan Subsidi Angkutan Barang Moda Jalan dan TSDP untuk Pendukung Tol Laut. Sebagai pelaksanaan dari Perpres 70/2017 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan, maka pada dasarnya Presiden memerintahkan kepada Menteri Perhubungan (c.q Dirjen Perhubungan Darat) untuk menyelenggarakan kewajiban pelayanan publik (PSO) angkutan barang moda jalan dan TSDP sebagai pendukung program tol laut.
7. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan terminal penumpang dan barang sesuai dengan konsep SMART terminal, di mana dengan konsep area dalam terminal/pelabuhan sebagai kawasan steril, maka kebutuhan fasilitas pokok dan penunjang perlu disesuaikan, termasuk penyediaan pagar, *metal detector/infrared*, dan sistem layanan dan informasi berbasis elektronik yang *real time*.
8. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusahaan serta sumber daya manusia angkutan multimoda/antarmoda baik barang maupun penumpang yang akan semakin penting peranannya dalam efisiensi distribusi logistik dan peningkatan *level-of-service* angkutan penumpang.
9. Pengaturan berkenaan dengan manajemen keselamatan transportasi jalan, terutama kewajiban pelaksanaan SMK, *ramp-chek*, dan pengendalian/penegakan hukum di jalan oleh PPNS (di UPPKB, melalui patroli, dlsb) perlu disusun dengan seksama untuk mampu meningkatkan level keselamatan angkutan jalan.

Tabel 3.4 Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

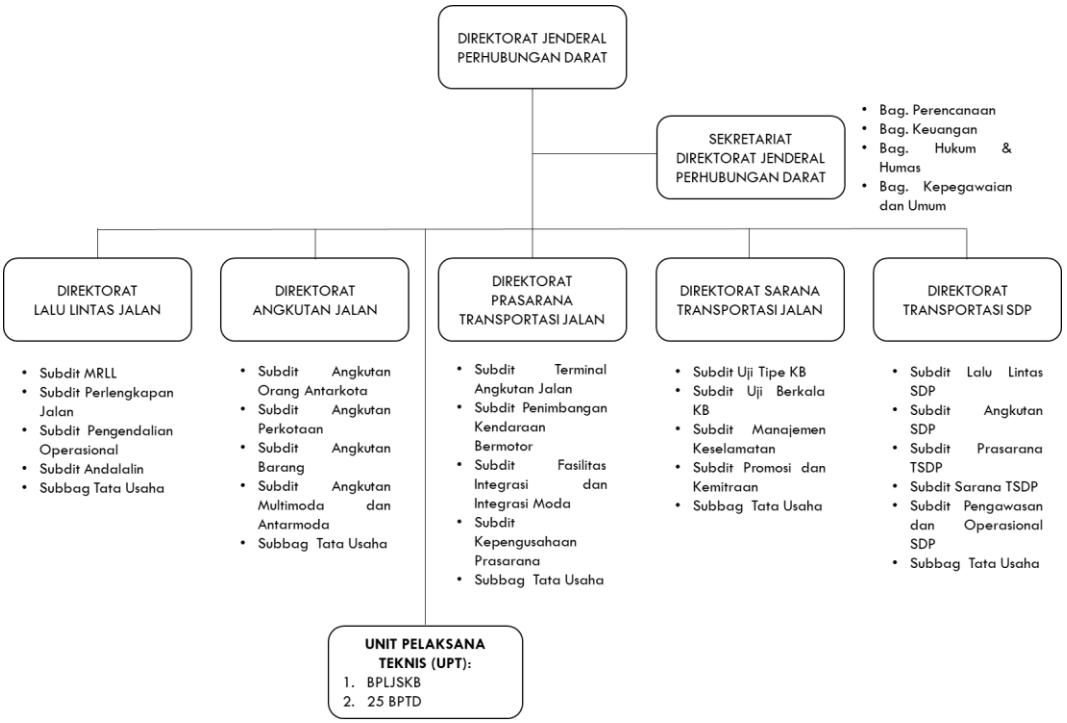
NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISITING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
	SUB SEKTOR PERHUBUNGAN DARAT				
1	Revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	a. Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor; b. Perkembangan jenis angkutan berbasis teknologi informasi (*online*); c. Perkembangan di masyarakat mengenai sepeda motor sebagai alat transportasi umum; dan d. Kewenangan penyelenggaraan Terminal dan UPPKB oleh Pihak Ketiga.	Kementerian Perhubungan	a. POLRI; b. Kementerian Perindustrian; dan c. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
2	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan	Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
3	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Kewenangan penyelenggaraan Terminal dan UPPKB oleh Pihak Ketiga	Kementerian Perhubungan	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.	Tahun 2021

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISITING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
4	Penyusunan Peraturan Presiden tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)		Kementerian Perhubungan	a. Kementerian PPN/Bappenas; b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; c. POLRI; dan d. Kementerian Kesehatan.	Tahun 2020

3.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024

3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Transportasi Darat

Dalam menjalankan program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat Direktur Jenderal Perhubungan Darat dibantu oleh 6 (enam) Unit Kerja Eselon II di kantor pusat, serta 33 Unit Pelaksana Teknis (UPT) Eselon III dan Eselon IV mandiri yang tersebar di seluruh Indonesia. 6 (enam) Unit Kerja Eselon II terdiri dari 1 (satu) Unit Kerja Sekretariat dan 5 (lima) Unit Kerja Teknis. Sedangkan 26 Unit Pelaksana Teknis terdiri dari 1 (satu) Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) di Bekasi, dan 25 Balai Pengelola Transportasi Darat yang tersebar di 33 Provinsi di Indonesia.



Gambar 3.4 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat *(PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan)*

3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Transportasi Darat

Dalam rangka peningkatan kinerja untuk mencapai sasaran program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat, perlu adanya penguatan struktur kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai langkah awal dalam menjawab *intitution interest* (lihat gambar 1.2)

a. Penataan dan Peningkatan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD)

Sejalan dengan impian mewujudkan Indonesia Emas 2045 yang akan ditopang dengan mewujudkan Pemerintahan Kelas Dunia (Wior/d Class Government), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga berkomitmen untuk melakukan perubahan - perubahan guna mewujudkan pemerintahan yang gesit (agi/egovernment) melalui penataan kelembagaan, dimana hal ini sejalan dengan arahan Presiden untuk melakukan penyederhanaan birokrasi yang

bertujuan untuk mempercepat pengambilan keputusan khususnya terkait proses perizinan dan pelayanan masyarakat diberbagai bidang. Dengan dialihkan/ disetarakannya jabatan Eselon III dan Eselon IV, maka fungsi dan peran Unit Pelaksana Teknis (UPT) sangat strategis dan perlu diperkuat guna meningkatkan efektifitas, kinerja dan layanan dalam penyelenggaraan transportasi darat.

Dalam upaya meningkatkan peran transportasi sebagai urat nadi perekonomian dan menunjang kehidupan berbangsa dan bernegara, di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah dibentuk 33 Unit Pelaksana Teknis (UPT) yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) sebagai kepanjangan tangan Pemerintah Pusat di daerah, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 6 Tahun 20 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Maksud dibentuknya BPTD adalah untuk meningkatkan kesinambungan dan kualitas penyelenggaraan transportasi darat serta tata kelola hasil pembangunan sarana dan prasarana perhubungan darat di daerah, dimana konektifitas dan aksesibilitas yang handal dan terjangkau menjadi harapan yang selalu up to date seiring tuntutan masyarakat akan peningkatan kinerja dan layanan.

Kondisi saat ini, dengan kelembagaan BPTD yang ada harapan akan peningkatan kinerja dan layanan di bidang perhubungan darat belum sepenuhnya dapat direspon dengan cepat dan diwujudkan. Kondisi tersebut terjadi mengingat cakupan wilayah kerja BPTD yang luas tidak seimbang dengan jumlah sumber daya manusia yang ada, fasilitasi dan pemantauan penyelenggaraan perhubungan darat ekuivalen dengan jumlah Kabupaten/Kota, panjang jalan Nasional, Terminal Tipe A, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dan pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan (SDP) yang menjadi kewenangannya, tingkat koordinasi yang tidak setara dengan pemangku kepentingan lain di daerah, variasi beban kerja antar BPTD, serta beralihnya fungsi keselamatan pelayaran Sungai, Danau, dan Penyeberangan menjadi kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagaimana diamanatkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Untuk meningkatkan efektifitas, kinerja dan layanan di bidang perhubungan darat, maka perlu dilakukan penataan kelembagaan UPT di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu dengan menyesuaikan jumlah BPTD sesuai cakupan wilayah adminstratif Provinsi dimana sebagiannya ditingkatkan status eselonerinanva dengan perincian sebagai berikut :

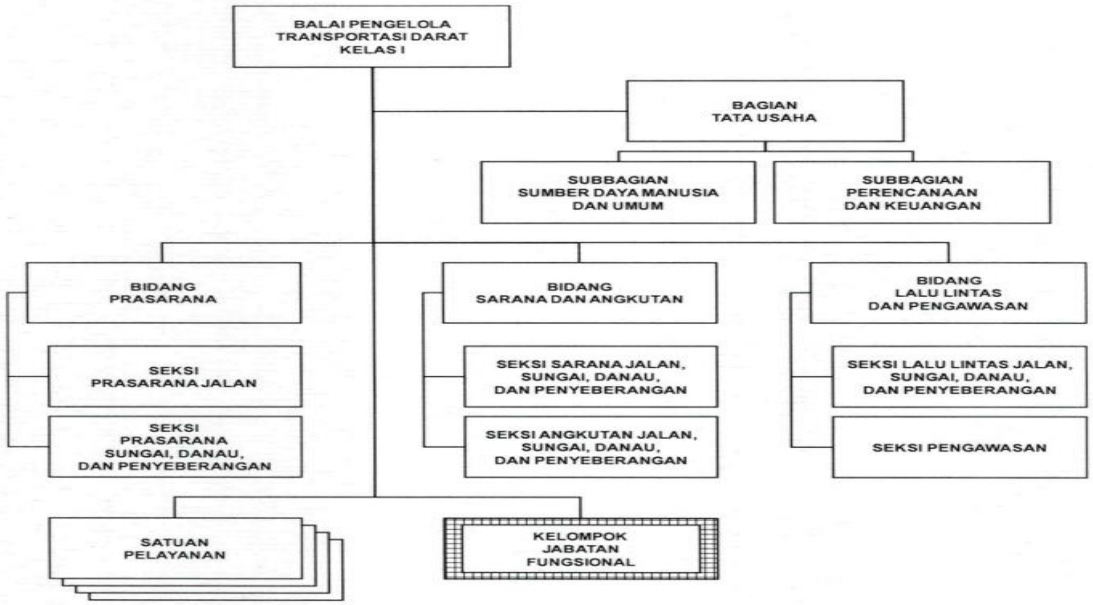
Tabel 3.5 Daftar BP2TD dan BPTD

NO	UNIT	PROVINSI	TIPE
1.	BP2TD WILAYAH II	PROVINSI SUMATERA UTARA	A
2.	BP2TD WILAYAH VIII	PROVINSI LAMPUNG	A
3.	BP2TD WILAYAH IX	PROVINSI SUMATERA SELATAN	A
4.	BP2TD WILAYAH XI	PROVINSI BANTEN	A
5.	BP2TD WILAYAH XII	PROVINSI JAWA BARAT	A
6.	BP2TD WILAYAH XIII	PROVINSI JAWA TENGAH	A
7.	BP2TD WILAYAH XV	PROVINSI JAWA TIMUR	A
8.	BP2TD WILAYAH XVI	PROVINSI BALI	A
9.	BP2TD WILAYAH XXV	PROVINSI SULAWESI SELATAN	A
10.	BP2TD WILAYAH XXII	PROVINSI KALIMANTAN TIMUR	A
11.	BP2TD WILAYAH XXX	PROVINSI MALUKU	B

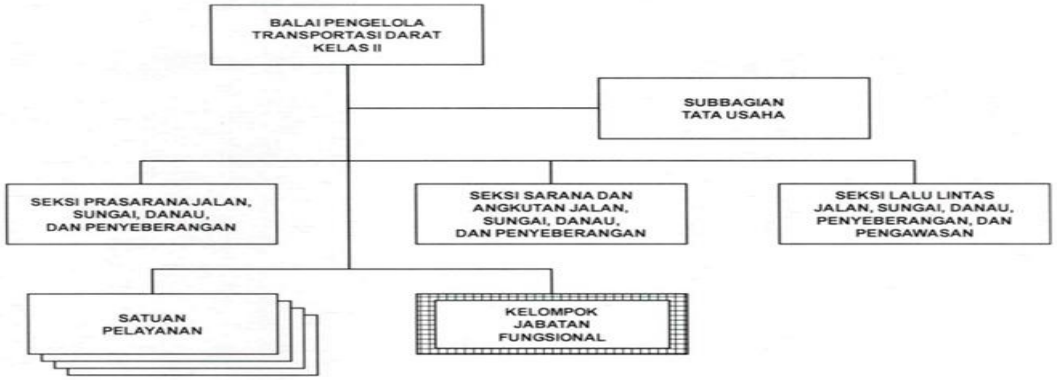
NO	UNIT	PROVINSI	TIPE
1.	BPTD KELAS II	PROVINSI ACEH	A
2.	BPTD KELAS II	PROVINSI SUMATERA UTARA	A
3.	BPTD KELAS II	PROVINSI SUMATERA BARAT	A
4.	BPTD KELAS II	PROVINSI RIAU	B
5.	BPTD KELAS II	PROVINSI KEPULAUAN RIAU	A
6.	BPTD KELAS II	PROVINSI JAMBI	A
7.	BPTD KELAS II	PROVINSI BENGKULU	A
8.	BPTD KELAS II	PROVINSI LAMPUNG	A
9.	BPTD KELAS II	PROVINSI SUMATERA SELATAN	A
10.	BPTD KELAS II	PROVINSI BANGKA BELITUNG	B
11.	BPTD KELAS II	PROVINSI BANTEN	A
12.	BPTD KELAS II	PROVINSI JAWA BARAT	A
13.	BPTD KELAS II	PROVINSI JAWA TENGAH	A

14.	BPTD KELAS III	PROVINSI D.I.Y YOGYAKARTA	A
15.	BPTD KELAS II	PROVINSI JAWA TIMUR	A
16.	BPTD KELAS II	PROVINSI BALI	A
17.	BPTD KELAS II	PROVINSI NTB	A
18.	BPTD KELAS II	PROVINSI NTT	A
19.	BPTD KELAS II	PROVINSI KALIMANTAN BARAT	B
20.	BPTD KELAS II	PROVINSI KALIMANTAN SELATAN	B
21.	BPTD KELAS II	PROVINSI KALIMANTAN TENGAH	A
22.	BPTD KELAS II	PROVINSI KALIMANTAN TIMUR	A
23	BPTD KELAS II	PROVINSI KALIMANTAN UTARA	A
24	BPTD KELAS II	PROVINSI SULAWESI TENGGARA	A
25	BPTD KELAS II	PROVINSI SULAWESI SELATAN	A
26	BPTD KELAS III	PROVINSI SULAWESI BARAT	A
27	BPTD KELAS II	PROVINSI SULAWESI TENGAH	A
28	BPTD KELAS II	PROVINSI GORONTALO	A
29	BPTD KELAS II	PROVINSI SULAWESI UTARA	A
30	BPTD KELAS II	PROVINSI MALUKU	A
31	BPTD KELAS II	PROVINSI MALUKU UTARA	A
32	BPTD KELAS II	PROVINSI PAPUA	A
33	BPTD KELAS II	PROVINSI PAPUA BARAT	B

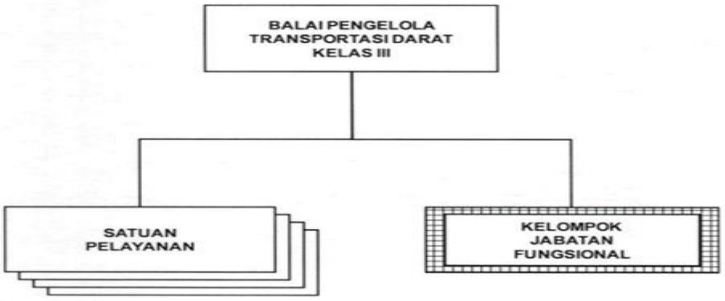
A. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS I



B. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II



C. BAGAN ORGANISASI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS III



Gambar 3.5 Struktur Organisasi BPTD

Ke depan, mengingat subtansi penyelenggaraan transportasi darat terdiri dari transportasi jalan dan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan, maka untuk meningkatkan efektifitas dan tata kelola penyelenggaraan transportasi darat agar fokus kedua substansi tersebut secara kelembagaan UPT dapat dipisah guna memenuhi harapan masyarakat akan kinerja dan layanan transportasi yang selamat, aman, nyaman, memberikan nilai tambah, handal dan terjangkau

b. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba

Maksud dari pembentukan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba adalah dengan penetapan Danau Toba sebagai Kawasan Parawisata Danau Toba sesuai Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2016 Tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Parawisata Danau Toba serta Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor IM 10 Tahun 2018 tentang Rencana Aksi Dalam Rangka Peningkatan Keselamatan Transportasi Kapal Penumpang, perlu dilakukan pembentukan kelembagaan yang spesifik di kawasan Danau Toba yang memiliki tugas dan fungsi penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pcngawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan Danau dan Penyeberangan, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan danau dan Penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan Danau dan Penyeberangan serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

Selain itu terdapat Surat Bupati Samosir kepada Menteri Perhubungan Nomor: 550/3231/Dishub/VII/20I8, Tanggal 31 Juli 2018, Perihal: Penataan/ Perbaikan Transportasi di Danau Toba, diantaranya penataan/ perbaikan berupa: Kantor Syahbandar di Kabupaten Samosir, Kantor UPT Kementerian Perhubungan di Kabupaten Samosir.

Pengaturan tentang pelayaran (termasuk angkutan di perairan daratan (*inland waterways*) sesuai UU No. 17 Tahun 2008 yang menyangkut bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Pada pelaksanaannya pelayaran di sungai dan danau, dan juga penyeberangan, khususnya terkait dengan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan, tidak banyak disentuh baik oleh Ditjen Perhubungan Laut maupun Ditjen Perhubungan Darat.

Dengan dikeluarkannya PM No. 122 Tahun 2018 tentang OTK Kementerian Perhubungan, maka secara jelas bahwa penyelenggaraan transportasi SDP, termasuk aspek angkutan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan merupakan tanggung jawab dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Sampai dengan sekarang, belum ada kelembagaan yang mengatur tentang keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan (atau yang sering dikenal sebagai syahbandar) untuk transportasi SDP (khususnya untuk sungai dan danau), kecuali dibentuknya beberapa otoritas pelabuhan penyeberangan di beberapa lokasi (Banten, Bali, NTB, dan Sulawesi Tengah) berdasarkan PM No. 85 Tahun 2011 tentang OTK Kantor Otoritas Pelabuhan Penyeberangan.

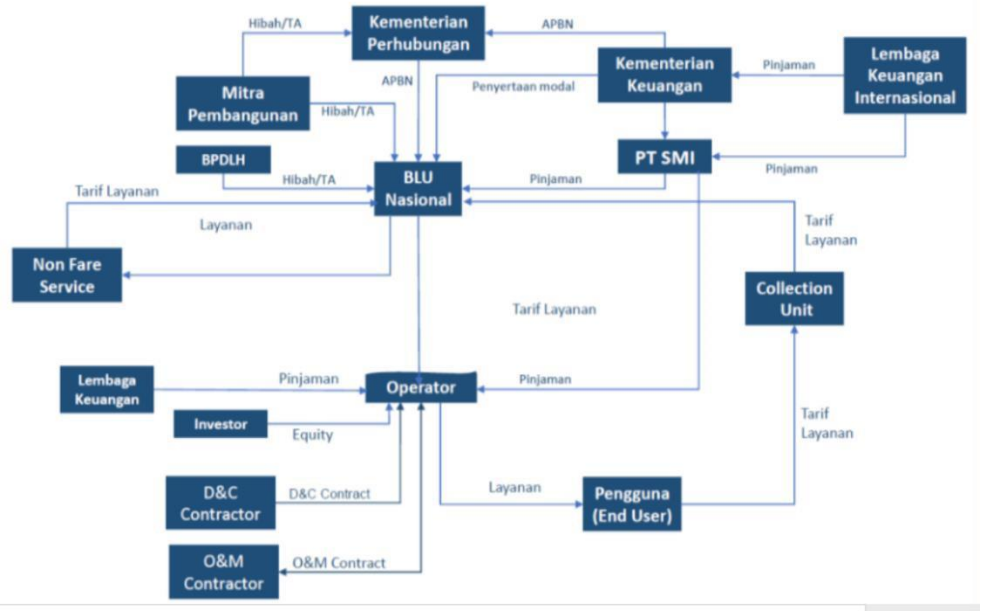
Ke depan, untuk transportasi SDP perlu dibentuk UPT seperti di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang mengatur teknis operasional seluruh bidang pelayaran, dengan nomenklatur KSOP-TSDP (Kantor Syahbandar dan Operator Pelabuhan-Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan) yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. KSOP-TSDP tidak harus diadakan di setiap pelabuhan, dapat menganut konsep wilayah kerja (wilker) untuk setiap Provinsi atau beberapa Provinsi, dengan kedudukan/lokasi KSOP-TSDP di pelabuhan SDP yang besar (volume lalu lintas kapal SDP yang besar).

c. **Pembentukan Badan Layanan Umum Nasional sebagai Pengelola Subsidi (Buy The Service) serta pengembangan Transportasi Perkotaan**
Dalam melaksanakan pengelolaan subsidi transportasi perkotaan serta pengembangan layanan, diperlukan suatu badan taktis yang bertindak sebagai perpanjangan Pemerintah (tingkatan stratejik) dalam mengelola layanan. Contoh PT. Transjakarta sebagai pengelola layanan transportasi perkotaan (sebelumnya berbentuk UPTD);

Dalam menjalankan Program Buy the Service di tahun 2020, Ditjen Perhubungann Darat berkontrak dengan pihak ke-3 (Manajemen Pengelola) untuk menjadi perpanjangan tangan dalam mengelolalayanan (operasional, mon/taring dan evaluasi), namun Manajemen Pengelola memiliki keterbatasan dalam pengelolaan keuangan. Sebagai contoh PT. Transjakarta dapat bekerjasama dengan pihak ke-3 untuk memanfaatkan bus sebagai media iklan, pendapatan tersebut kemudian digunakan kembali untuk pengembangan layanan. Fleksibilitas pengelolaan keuangan oleh PT. Transjakarta memungkinkan beban subsidi layanan transportasi perkotaan dapat berkurang atau layanan dapat makin berkembang karena sumber pendapatan/pengurang subsidi bukan hanya dari tiket penumpang (Pare Box) namun juga sumber pendapatan lain (ron fare box);

Dengan demikian diperlukan suatu Badan Layanan Umum Nasional yang bisa menjalankann peran pengelolaan subsidi angkutan perkotaan serta pengembangan [ayanan. Badan Layanan Umum Nasional memungkinkan pendanaan bukan hanya dari APBN dan pengelolaan yang lebih profesional;

- Pemerintah Pusat dapat menjalankan peran pembinaan serta bimbingan teknis kepada Pemerintah Daerah dalam menyiapkan Rencana Mobilitas Perkotaan serta kelembagaan transportasi perkotaan.



Gambar 3.6 Struktur Organisasi Badan Layanan Umum Transportasi Perkotaan

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Tahun 2020-2024

4.1.1 Target Pencapaian Sasaran Kegiatan

Target kinerja Kegiatan dalam Program Infrastruktur Konektivitas sub sektor transportasi darat diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)**.** Adapun besaran target yang dicanangkan untuk masing-masing tahun selama periode 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 4.1**

Tabel 4.1 Target Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024

SASARAN KEGIATAN		**INDIKATOR KINERJA KEGIATAN** PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		**SATUAN**	**BASELINE 2019**	**TARGET S.D 2024**
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100%	100%
		IKK1.2	Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	33	58
		IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	-	4
		IKK1.4	Jumlah penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda	Lokasi	1	2
		IKK1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100%	100%
		IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	19	23
SK2	Meningkatnya pelayanan transportasi darat	IKK2.1	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	-	100

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
		IKK2.2	Persentase penerapan SMART terminal tipe-A	%	-	100
		IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	14%	70%
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100%	100%
		IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	0,21%	0%
		IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan	Lokasi		57
		IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	100	500
		IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	4,4%	50%
		IKK7b	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan alur pelayaran SDP	lokasi	6	9
SK5		IKK5.1		Nilai	100	100

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
	Meningkatnya Kualitas Penyelengaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat		Kualitas penyelengaraan dukungan teknis transportasi darat			
WA		PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN				
SK1	Meningkatknya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK.1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	85.5	85.5

Secara lebih detail rincian target kinerja serta kebutuhan pendanaan disampaikan pada **Lampiran 1**.

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan bidang transportasi jalan sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur, maka dibutuhkan adanya sistem pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran (melalui indikator kinerjanya) dari program penyelenggaraan transportasi darat pada setiap tahun anggaran.

Oleh karena itu, capaian kinerja setiap indikator kinerja harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LKIP (Laporan Kinerja Instasi Pemerintah) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur pada setiap tahun anggaran antara Tahun 2020-2024. Bahkan melalui e-performance, capaian kinerja harus dilaporkan secara berkala setiap bulan.

Pengukuran kinerja diperlukan untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan transportasi darat untuk jajaran di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur. Selain itu, pengukuran dan pelaporan juga digunakan sebagai alat evaluasi tentang berbagai permasalahan dan kendala yang dihadapi jika terdapat hambatan maupun ketidakberhasilan dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan, sehingga dapat disusun kebijakan dan strategi penanganannya secara lebih cepat dan akurat.

4.1.2 Target Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan

Pada **Tabel 4.1.2** disampaikan target keluaran (output) dari pelaksanaan masing-masing kegiatan di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Secara umum target keluaran yang diinginkan dari masing-masing kegiatan tersebut diarahkan untuk mendukung pencapaian sasaran kegiatan dan program penyelenggaraan transportasi darat selama periode 2020-2024.

Secara lebih detail rincian tentang lokasi pelaksanaan kegiatan berikut dengan usulan kebutuhan pendanaannya disampaikan pada **Lampiran 2**. Usulan output kegiatan yang disampaikan merupakan pelaksanan/implementasi di lapangan dari arah kebijakan dan strategi yang telah disampaikan pada **Bab 3**.

Tabel 4.2 Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024

NO	PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS/PROYEK TAHUN 2020-2024	SATUAN	TARGET S.D 2024
022.03.GA	**Program Infrastruktur Konektivitas**		
4637	**Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat**		
4637.CBP	**Prasarana Bidang Konektivitas Darat**		
4637.CBP.016	Pembangunan Terminal Tipe A *Pembangunan Terminal Tipe A Kota Kupang*	Lokasi	1
4637.CBP.020	Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda *Pembangunan Fasilitas Pendukung BRT di KSPN Labuan Bajo*	Lokasi	1
4637.CBP.021	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Lanjutan *Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Raijua Tahap IV*	Lokasi	1
4637.QAH	**Pelayanan Publik Lainnya**		
	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Jalan	Trayek	58
	Penyelenggaraaan Keperintisan Angkutan Penyeberangan	Lintas	9
	Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis *Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis Pamana - Kewapante*	Unit	1
4637.RBP	**Prasarana Bidang Konektivitas Darat**		
	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan *Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Bakalang*	Lokasi	1
	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Naikliu	Lokasi	1
	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Rinca	Lokasi	1

NO	PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS/PROYEK TAHUN 2020-2024	SATUAN	TARGET S.D 2024
	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Maritaing	Lokasi	1
	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Kelor	Lokasi	1
	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Padar	Lokasi	1
	Pembangunan Terminal Barang Internasional		
	Pembangunan TBI Motaain	Lokasi	1
	Pembangunan TBI Motamasin	Lokasi	1
	Pembangunan TBI Wini	Lokasi	1
4638	**Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat**		
4638.CBP	**Prasarana Bidang Konektivitas Darat**		
	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Nangakeo	Lokasi	1
	Peningkatan Pelabuhan Penyeberangan Kalabahi	Lokasi	1
	Peningkatan Pelabuhan Penyeberangan Baranusa	Lokasi	1
4638.CDP	**OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat**	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Kalabahi	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Bolok	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Labuan Bajo	Lokasi	1
	OPerasional Pelabuhan Penyeberangan Bakalang	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Naikliu	Lokasi	1
	Operasional Terminal ALBN Kefamenanu	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Rote	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Waingapu	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Kewapante	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Aimere	Lokasi	1
	Operasional Pelabuhan Penyeberangan Larantuka	Lokasi	1
4638.RAC	**Sarana Bidang Konektivitas Darat**		
	Pembangunan ATCS Kota Kupang	Lokasi	1
4639	**Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat**		
4639.CAC	**Sarana Bidang Konektivitas Darat**		
	Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan	Provinsi	2
	Pemeliharaan Alat Uji Kalibrasi	Lokasi	1
	Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	Lokasi	1
	Pengadaan Alat Uji Kalibrasi	Unit	1
	Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di NTT	Lokasi	3

NO	PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS/PROYEK TAHUN 2020-2024	SATUAN	TARGET S.D 2024
	Pembangunan Kapal Patroli Multiguna 17 Meter di Provinsi NTT	Unit	2
4639.CCC	**OM Sarana Bidang Konektivitas Darat**		
	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	Provinsi	1
4639.CDP	**OM Prasarana Bidang Konektivitas Darat**		
	Operasional UPPKB Nun Baun Sabu	Lokasi	1
	Operasional UPPKB Watualo	Lokasi	1
	Operasional UPPKB Oesapa	Lokasi	1
4639.PEH	**Promosi**		
	Pekan Nasional Keselamatan Jalan	Kegiatan	**1**
4639.RAC	**Sarana Bidang Konektivitas Darat**		
	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan Prioritas Jalan Nasional	Provinsi	**1**
	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose di Waduk Kalabahi	Lokasi	**1**
4640	**Penunjang Teknis Transportasi Darat**		
4640.EAL	**Layanan Monitoring dan Evaluasi Internal**		
	Bimbingan Teknis dan Sosialisasi BPTD	Laporan	
	Peningkatan Motivasi Bagi Pegawai BPTD Kelas II Provinsi NTT	Laporan	
	Penyusunan Bahan, Rencana Kerja dan Angaran	Laporan	
	Penyusun LAKIP, LAPTAH, Penetapan Kinerja	Laporan	
	Rapat Teknis / Koordinasi / Konsolidasi	Laporan	
	Monitoring dan Pengawasan Teknis Penyelenggaraan Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru	Laporan	
	Monitoring dan Pengawasan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Perhubungan Darat	Laporan	
	Monitoring dan Pengawasan Bidang Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat	Laporan	
	Monitoring dan Pengawasan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:	Laporan	
	- Monitoring dan Pengawasan Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Jalan	Laporan	
	- Monitoring Analisa Dampak Lalu Lintas	Laporan	
	- Monitoring Lalu Lintas Harian (LHR)	Laporan	
	- Monitoring Daerah Rawan Kecelakaan	Laporan	
	- Monitoring Batas Kecepatan	Laporan	
	- Monitoring Angkutan Pariwisata	Laporan	
	- Monitoring Survey Perintis	Laporan	
	Monitoring dan Pengawasan Trasnportasi SDP	Laporan	
	Kotingensi Bencana dan Tanggap Darurat	Laporan	
	Monitoring DAK	Laporan	

NO	PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS/PROYEK TAHUN 2020-2024	SATUAN	TARGET S.D 2024
	Sosialisasi Andalalin di Provinsi NTT	Laporan	
	Monitoring dan Evaluasi Perlengkapan Jalan	Laporan	
	Monitoring Unit Pengujian Kendaraan Bermotor:		
	Pelaksanaan Kalibrasi	Laporan	
	Ramp Check Angkutan Perintis	Laporan	
	Monitoring dan Pengawasan UPPKB	Laporan	
	- Monitoring Rancang Bangun	Laporan	
	- Monitoring Angkutan B3	Laporan	
	- Monitoring Terminal	Laporan	
	Bimbingan Teknis Perhitungan Tarif Angkutan		
	Penyeberangan	Laporan	
022.03.WA	**Program Dukungan Manajemen**		
4670	**Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat**		
4670.EAA	**Layanan Perkantoran**		
	Honorarium Satuan Kerja	Layanan	
	Honor ULP/Pejabat Pengadaan/PPHP	Layanan	
4671	**Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Darat**		
4671.EAA.915	**Gaji dan Tunjangan**	Layanan	

4.2 Kerangka Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024

4.2.1 Kebutuhan Pendanaan

Kebutuhan pendanaan untuk melaksanakan seluruh kegiatan yang termasuk ke dalam program Infrastruktur Konektivitas sub sektor transportasi darat di Balai Pengelola Trasnportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur untuk periode pembangunan 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 4.3.**

Tabel 4.3 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas Sub Sektor Transportasi Darat di Balai Pengelola Trasnportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024

KODE	PROGAM KEGIATAN PROYEK STRATEGIS	ABBN(Rp Miliar)					TOTAL
		2020	2021	2022	2023	2024	
GA	Progam Infrastruktur Konektivitas	2.558,33	4.834,13	5.034,38	5.248,63	5.248,63	23.452,41
4637	Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	2.199,42	3.115,76	3.336,17	3.620.92	3.620.,92	15.602,71
4638	Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat	163,03	1.262,00	1.261,00	892,30	892,30	5.119,33
4639	Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	200,96	451,45	432,28	730,09	730,09	2.705,37
4640	Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat	4,92	4,92	4,92	5,31	5,31	25,00

4.2.2 Skema Pendanaan

Adapun skema pendanaan untuk memenuhi kebutuhan pendanaan pada semua kegiatan tersebut Sebagai berikut : (1) Rupiah Murni, (2) Surat Berharga Syariah Negara, (3) PNBP dan (4) KPBU

Pada intinya, sumber pendanaan dari APBN (Rupiah Murni dan Surat Berharga Syariah Negara) akan digunakan untuk melaksanakan sejumlah kegiatan strategis, diantaranya: (1) pembangunan, rehabilitasi, pemeliharaan dan pengoperasian terminal jalan, (2) pembangunan, rehabilitasi, pemeliharaan dan pengoperasian pelabuhan SDP, (3) penyelenggaraan pelayanan angkutan bus perintis, *Buy The Service* BRT, PSO angkutan barang, (4) penyelenggaraan lintas pelayanan TSDP perintis/PSO, (5) penyediaan perlengkapan jalan (rambu, marka, termasuk ATCS) dalam rangka MRLL (ZoSS, RASS, pembatasan kecepatan), (6) Pembangunan, rehabilitasi, pemeliharaan, dan pengoperasian UPPKB.

Sumber pendanaan alternatif, dari KBPU dan KSO/KSP akan dioptimalkan untuk pembangunan dan pengembangan pelayanan transportasi darat yang sifatnya komersil, diantaranya: (1) Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Jalan, (2) Pengembangan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) di 73 lokasi, (3) Pengembangan terminal bus tipe A di 20 lokasi, dan (4) Balai pengujian laik jalan & sertifikasi kendaraan bermotor (BPLJSKB) 1 lokasi, dan (5) Dermaga Penyeberangan 3 lokasi.

BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan sesuai dengan kondisi masing masing

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga penugasan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai amanat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berbagai tantangan akan dihadapi dalam penyelenggaraan jalan dalam 5 tahun ke depan, mulai dari kesenjangan ekonomi dan kependudukan, reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, kelangkaan energi, hingga persaingan ekonomi global.

Di satu sisi diharapkan jaringan jalan dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI, di sisi lain jaringan jalan harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dlsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis jalan tersebut. Oleh karenanya, dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang jalan , yang membutukan peran seluruh stakeholders dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikan perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan yang handal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

Diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, dan berbagai upaya lainnya untuk dapat memastikan bahwa program penyelenggaraan jalan dapat terdelivery dengan baik dan dapat semaksimal mungkin melibatkan peran serta publik. Kebutuhan pendanaan penyelenggaraan jalan yang sedemikian besar, tidak akan terpenuhi oleh APBN, sehingga berbagai potensi alternatif pendanaan perlu diupayakan.

5.2 Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024.

Untuk implementasi Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur 2020-2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, setiap Unit Kerja diharapkan menyusun Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kegiatan dan Anggaran) dengan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Perjanjian Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3 Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

Evaluasi pelaksanaan Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024 ini setidak-tidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan Tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri PUPR melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LAKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*)

LAMPIRAN I

"Matriks Kerangka Kinerja dan Pendanaan

BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024"

MATRIX KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN BPTD WILAYAH XIII PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR

		SATUAN	TARGET					ALOKASI PENDANAAN (Rp Miliar)				
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
								133.740.723.000	**133.740.723.000**	**136.240.723.000**	**140.942.785.000**	**165.550.342.000**
Kegiatan Infrastruktur Transportasi Darat								**69.427.483.000**	**69.427.483.000**	**71.927.483.000**	**75.629.545.000**	**75.629.545.000**
SK 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi							69.427.483.000	69.427.483.000	71.927.483.000	75.629.545.000	75.629.545.000
IKK 01	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan nasional	%	100	100	100	100	100	11.370.070.000	11.370.070.000	11.370.070.000	11.370.070.000	11.370.070.000
IKK 02	Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	lokasi	1	1	1	1	1	1.000.000.000	1.000.000.000	1.000.000.000	1.000.000.000	1.000.000.000
IKK 03	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	lokasi			1	2	2			2.500.000.000	5.202.062.000	5.202.062.000
IKK 04	Jumlah penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda	lokasi				1	2				1.000.000.000	1.000.000.000
IKK 05	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100	100	100	100	100	57.057.413.000	57.057.413.000	57.057.413.000	57.057.413.000	57.057.413.000
IKK 06	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	23	23	23	23	23					
Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat								**981.095.000**	**981.095.000**	**981.095.000**	**981.095.000**	**981.095.000**
SK 02	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat							981.095.000	981.095.000	981.095.000	981.095.000	981.095.000
IKK 01	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%										
IKK 02	Persentase penerapan SMART terminal tipe-A	%										
IKK 03	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	50	60	70	80	98	981.095.000	981.095.000	981.095.000	981.095.000	981.095.000
Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat								**47.747.630.000**	**47.747.630.000**	**47.747.630.000**	**48.747.630.000**	**73.355.187.000**
SK 04	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat							47.747.630.000	47.747.630.000	47.747.630.000	48.747.630.000	73.355.187.000
IKK 01	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	100	100	100	100	100	30.000.000.000	30.000.000.000	30.000.000.000	30.000.000.000	50.000.000.000
IKK 02	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	20	15	10	5	0	5.755.187.000	5.755.187.000	5.755.187.000	5.755.187.000	5.755.187.000
IKK 03	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan	lokasi	20	25	30	35	40	1.000.000.000	1.000.000.000	1.000.000.000	2.000.000.000	2.000.000.000
IKK 04	Jumlah ketersediaan taman edukatif	lokasi										
IKK 05	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	orang	100	200	300	400	500	350.000.000	350.000.000	350.000.000	350.000.000	350.000.000
IKK 07.a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	5	10	20	30	50	250.000.000	250.000.000	250.000.000	250.000.000	250.000.000
IKK 07.b	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan alur pelayaran SDP	lokasi	7	7	7	8	9	5.000.000.000	5.000.000.000	5.000.000.000	5.000.000.000	5.000.000.000
Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat								**15.584.515.000**	**15.584.515.000**	**15.584.515.000**	**15.584.515.000**	**15.584.515.000**
SK 05	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat							15.584.515.000	15.584.515.000	15.584.515.000	15.584.515.000	15.584.515.000
IKK 01	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	nilai	100	100	100	100	100	6.869.232.000	6.869.232.000	6.869.232.000	6.869.232.000	6.869.232.000
SK 01	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel											
IKK 1	Tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	nilai	85,5	85,5	85,5	85,5	85,5	8.715.283.000	8.715.283.000	8.715.283.000	8.715.283.000	8.715.283.000

LAMPIRAN

"Matriks Proyek Strategis Sub Sektor Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024"

Matriks Proyek Strategis Sub Sektor Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur Tahun 2020-2024

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS	LOKASI	SATUAN	VOLUME					TOTAL	APBN (Rp Miliar)					TOTAL	PIC
				2020	2021	2022	2023	2024		2020	2021	2022	2023	2024		
GA	**Program Infrastruktur Konektivitas**									**3.789,56**	**7.984,09**	**8.108,27**	**8.439,06**	**8.584,88**	**36.905,85**	Ditjen Hubdat
4637	**Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat**									**2.335,68**	**4.097,47**	**4.048,22**	**4.293,02**	**4.966,42**	**19.740,81**	Ditjen Hubdat
	3 *Pembangunan Terminal Motaain (PN 5 - Infrastruktur Konektivitas)*	NTT	Unit	1	1	0	0	0		10,00	60,80	-	-	-	70,80	Dit.PTJ
	4 *Pembangunan Terminal Motamasin (PN 5 - Infrastruktur Konektivitas)*	NTT	Unit	1	1	0	0	0		10,00	45,80	-	-	-	55,80	Dit.PTJ
	5 *Pembangunan Terminal Wini (PN 5 - Infrastruktur Konektivitas)*	NTT	Unit	1	1	0	0	0		10,00	20,40	-	-	-	30,40	Dit.PTJ
	8 *Pembangunan Terminal Tipe-A Kupang*	NTT	Unit	1	1	0	0	0		10,00	39,00	-	-	-	49,00	Dit.PTJ
	2 *Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda di KSPN Labuan Bajo*	NTT	Unit	1	1	0	0	0		6,69	7,50	-	-	-	**14,19**	Dit.PTJ
	10 *Pembangunan kapal penyeberangan perintis Pamana-Kewapante (PN 5 - Infrastruktur Konektivitas)*	NTT	Unit	0	1	1	0	0		-	14,00	21,00	-	-	**35,00**	Dit.TSDP
	1 *Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Bakalang*	NTT	Unit	1	0	0	0	0		12,30	-	-	-	-	**12,30**	Dit.TSDP
	2 *Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Naikliu*	NTT	Unit	1	0	0	0	0		35,50	-	-	-	-	**35,50**	Dit.TSDP
	27 *Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Rinca*	NTT	Unit	0	1	1	1	0		-	15,00	25,00	25,00	-	**65,00**	Dit.TSDP
	35 *Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Maritaing (PN 5 - Infrastruktur Konektivitas)*	NTT	Unit	0	0	1	1	1		-	-	25,00	30,00	30,00	**85,00**	Dit.TSDP
	48 *Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Wairiang (PN 5 - Infrastruktur Konektivitas)*	NTT	Unit	0	0	0	0	1		-	-	-	-	60,00	**60,00**	Dit.TSDP

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS		LOKASI	SATUAN	VOLUME					TOTAL	APBN (Rp Miliar)					TOTAL	PIC
					2020	2021	2022	2023	2024		2020	2021	2022	2023	2024		
4638	**Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat**										**577,86**	**1.563,10**	**1.485,03**	**1.248,00**	**917,30**	**5.791,30**	Ditjen Hubdat
	17	*Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Nangakeo (NTT)*	*NTT*	*Unit*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*		*-*	*15,00*	*-*	*-*	*-*	***15,00***	*Dit.TSDP*
	43	*Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Marapokot (NTT)*	*NTT*	*Unit*	*0*	*0*	*0*	*1*	*0*		*-*	*-*	*-*	*15,00*	*-*	***15,00***	*Dit.TSDP*
4639	**Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat**										**871,09**	**2.318,60**	**2.570,09**	**2.893,12**	**2.695,84**	**11.348,74**	Ditjen Hubdat
	13	*Rehabilitasi UPPKB Nun Baun Sabu (NTT)*	*NTT*	*Unit*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*		*-*	*3,50*	*-*	*-*	*-*	***3,50***	*Dit.PTJ*
	63	*Rehabilitasi UPPKB Kalitirto (DIY)*		*Unit*	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*		*-*	*-*	*-*	*-*	*3,50*	***3,50***	*Dit.PTJ*
	64	*Rehabilitasi UPPKB Kulwaru (DIY)*		*Unit*	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*		*-*	*-*	*-*	*-*	*3,50*	***3,50***	*Dit.PTJ*
	75	*Rehabilitasi UPPKB Watualo (NTT)*	*NTT*	*Unit*	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*		*-*	*-*	*-*	*-*	*3,50*	***3,50***	*Dit.PTJ*
	1	*Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di Nusa Tenggara Timur*	*NTT*	*Lokasi*	*1*	*1*	*0*	*1*	*0*		*2,95*	*2,40*	*-*	*3,33*	*-*	***8,68***	*Dit.TSDP*
	14	*Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose di Waduk Kalabahi*	*NTT*	*Unit*	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*		*-*	*-*	*-*	*-*	*5,80*	***5,80***	*Dit.TSDP*
4640	**Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat**										**4,92**	**4,92**	**4,92**	**4,92**	**5,31**	**25,00**	Ditjen Hubdat