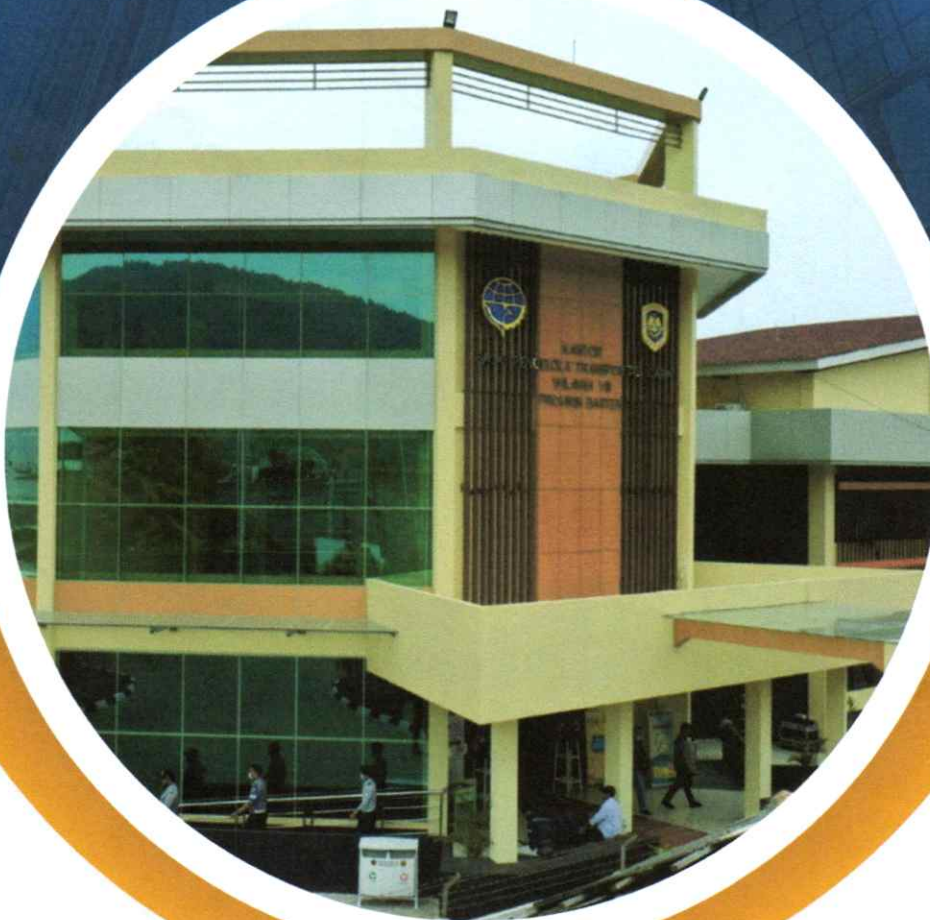




REVISI RENSTRA

2020-2024



**BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
KELAS II BANTEN**

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

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 Banten 2020-2024 merupakan dokumen perencanaan untuk Unit Kerja Eselon III Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten untuk periode 5 (lima) tahun (yakni Tahun 2020-2024). Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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 Banten 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 Banten 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 Banten 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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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.

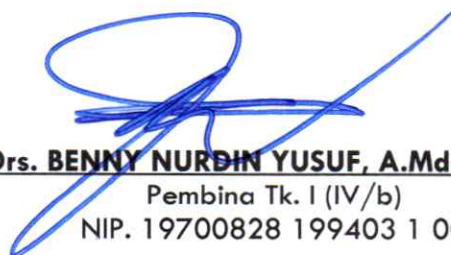
Dengan ditetapkannya Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 2020-2024 ini, maka seluruh dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) serta Rencana Kerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L) di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 2020-2024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

Dengan mengartikulasikan dan menterjemahkan muatan kebijakan di dalam dokumen Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 2020-2024 ini, jajaran Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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.

Merak, 20 September 2023



**KEPALA BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
KELAS II BANTEN**



Dr.Drs. BENNY NURDIN YUSUF, A.Md. LLAJ., MH

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19700828 199403 1 00

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR LAMPIRAN	vi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten	1
1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten	1
1.1.2 Capaian RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 2020-2022	2
1.2 Potensi dan Permasalahan	5
BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN	6
2.1 Visi dan Misi, Arah Kebijakan Presiden Republik Indonesia dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024	6
2.2 Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	7
2.3 Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	8
2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	9
2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	10
2.3.2 Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	12
2.3.4 Sasaran	13
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI,	15
DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	15
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024	15
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	16
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024	20
3.3.1 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional	20
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran	21
3.4 Kerangka Regulasi Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024	28
3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat	28
3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat	28
3.5 Kerangka Kelembagaan Balai Pengelolaan Transportasi Kelas II Banten	33
3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas II Banten	33
3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Transportasi Darat	33
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	36

4.1 Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024	36
4.1.1 Target Pencapaian Sasaran Kegiatan.....	36
4.1.2 Target Keluaran (<i>Output</i>) Pelaksanaan Kegiatan	37
4.2 Kerangka Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024	39
4.2.1 Kebutuhan Pendanaan	39
4.2.1 Skema Pendanaan.....	39
BAB 5 PENUTUP.....	40
5.1 Kesimpulan	40
5.2 Arahkan Pimpinan	40
5.3 Mekanisme Evaluasi.....	41
LAMPIRAN 1	vii
LAMPIRAN 2	viii

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten	1
Tabel 1.2	Pencapaian Sasaran Program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2022.....	3
Tabel 3.1	Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.....	17
Tabel 3.2	Arah Kebijakan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024	21
Tabel 3.3	Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024.....	23
Tabel 3.4	Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024	31
Tabel 4.1	Target Kinerja Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat Tahun 2020-2024.....	36
Tabel 4.2	Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024	38
Tabel 4.3	Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat Tahun 2020-2024.....	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024	5
Gambar 1.2	Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	5
Gambar 2.1	Agenda Pembangunan Nasional	6
Gambar 2.2	Program dan Kegiatan Prioritas RPJMN 2020-2024.....	7
Gambar 2.3	Cascading Sasaran Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.....	9
Gambar 2.4	Strategy Map Program Kegiatan Ditjen Perhubungan Darat	13
Gambar 3.1	9 (sembilan) Major Project B Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten dalam RPJMN Tahun 2020-2024.....	16
Gambar 3.2	Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan	16
Gambar 3.3	Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten (PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan)	33

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Matriks Kerangka Kinerja dan Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024	vii
Lampiran 2	Matriks Kerangka Kinerja dan Pendanaan Subsektor Transportasi Darat Tahun 2020-2024.....	vii

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten

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

1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten mempunyai kedudukan, tugas, dan fungsi sebagaimana disampaikan pada Tabel 1.1

Tabel 1.1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi BPTD Kelas II Banten

NO	ASPEK	PENGATURAN DALAM PM 20 TAHUN 2018
1	Kedudukan BPTD	Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian PERhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat dipimpin oleh Kepala.
2	Tugas BPTD	Melaksanakan Pengelolaan Terminal Tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksanaan penimbang 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	- Penyusunan rencana, program, dan anggaran; - Pelaksanaan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbang kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan; - Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan; - Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan; - Pelaksanaan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan; - Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan

g. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat

Memperhatikan fungsi yang dilaksanakan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten di atas, maka cakupan bidang pembangunan dan pengelolaannya terdiri dari konektivitas transportasi darat, pelayanan transportasi darat, keselamatan transportasi darat, dan penunjang teknis transportasi darat. Sehingga, landasan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penyelenggaraan bidang sarana transportasi jalan 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. Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 6 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L 2020-2024;
- j. Berikut dengan Peraturan Pemerintah dan peraturan lainnya sebagai pelaksanaannya.

1.1.2 Capaian RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 2020-2022

Sasaran Program dan Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten dirumuskan dari sasaran nasional dan Renstra Ditjen Perhubungan Tahun 2020-2022 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 Program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten disampaikan pada **Tabel 1.2** sebagai berikut

Tabel 1.2 Pencapaian Sasaran Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2022

NO	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Realisasi					Target 2024
				2020	2021	2022	2023	2024	
1	SK1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK 1.1 Presentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100	100	100	-	-	100
		IKK 1.3 Jumlah Terminal Tipe A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	4	4	4	-	-	4
		IKK 1.4 Jumlah penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda	%	0	0	0	-	-	2
		IKK 1.6 Jumlah Pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	1	1	1	-	-	1
2	SK2 Meningkatnya pelayanan transportasi darat	IKK 2.1 Presentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di terminal Tipe-A	%	0	0	0	-	-	100
		IKK 2.3 Presentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimu (SPM) di pelabuhan SDP	%	100	100	100	-	-	100
3	SK4 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK 3.1 Presentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	90	90	90	-	-	90
		IKK 3.2 Presentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	90	90	90	-	-	90

		IKK 3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan	Lokasi	7	14	6	-	-	8
		IKK 3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	500	0	500	-	-	500
		IKK 3.7a	Presentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	100	100	100	-	-	100
4	SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	90	90	90	-	-	90
5	SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	90	90	90	-	-	90

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 Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024



Gambar 1.2 Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

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 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**”



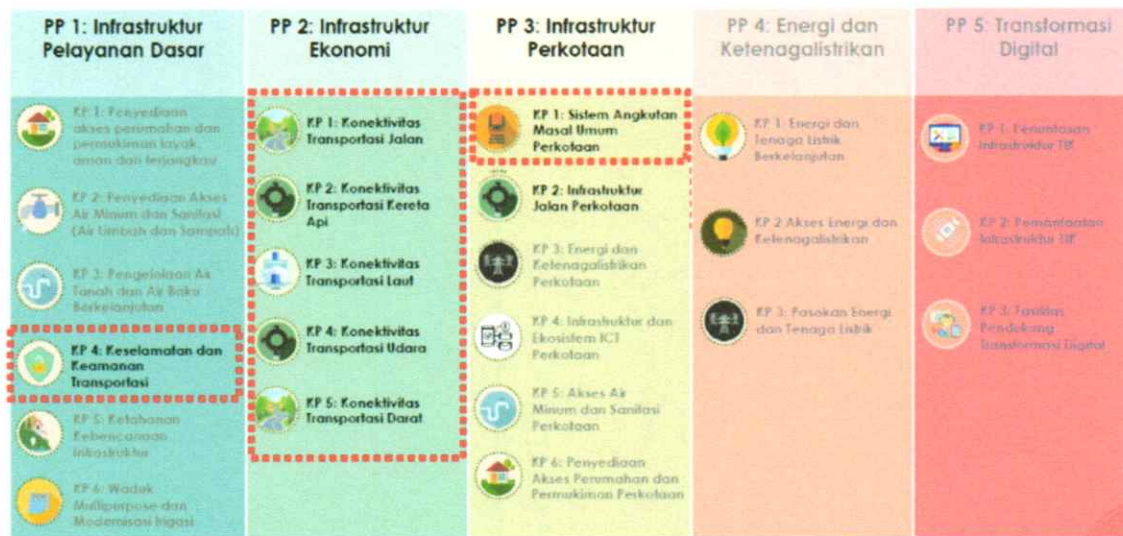
Gambar 2.1 Agenda Pembangunan Nasional

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 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 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 pernyataan 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.

STAKEHOLDER'S PERSPECTIVE	SASARAN PROGRAM (SP1) <i>Terwujudnya KonektivitasTransportasi Nasional</i> IKP1: Rasio Konektivitas Transportasi Darat IKP5: Rasio Konektivitas Perkotaan		SASARAN PROGRAM (SP2) <i>Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan</i> IKP1: IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Darat IKP6: OTP Transportasi SDP IKP7: OTP Transportasi Perkotaan		SASARAN PROGRAM (SP3) <i>Meningkatnya Keselamatan Transportasi</i> IKP1: Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan IKP2: Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi SDP per 10.000 Pelayanan
CUSTOMER'S PERSPECTIVE	SASARAN KEGIATAN (SK1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda	SASARAN KEGIATAN (SK2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat	SASARAN KEGIATAN (SK3) Meningkatnya Fasilitas dan Layanan Transportasi Perkotaan Berbasis Jalan	SASARAN KEGIATAN (SK4) Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	
INTERNAL PROCESS'S PERSPECTIVE	SASARAN KEGIATAN (SK5) Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat		SASARAN PROGRAM (SP1) <i>Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum</i> IKP1: Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat class action oleh masyarakat dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan SASARAN KEGIATAN (SK1) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan		
LEARN & GROWTH's PERSPECTIVE	SASARAN PROGRAM (SP2) <i>Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik</i> IKP1: Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan				
	SASARAN KEGIATAN (SK2) Meningkatnya Kapabilitas Sistem Informasi dan Teknologi Ditjen Perhubungan Darat	SASARAN KEGIATAN (SK3) Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Ditjen Perhubungan Darat	SASARAN KEGIATAN (SK4) Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat yang Akuntabel	SASARAN KEGIATAN (SK5) Meningkatnya Kualitas Komunikasi dan Informasi Publik Ditjen Perhubungan Darat	SASARAN KEGIATAN (SK6) Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Ditjen Perhubungan Darat

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.

2.3.1 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 Tahun 2020-2024 adalah:

(GA) Program Infrastruktur Konektivitas

SP.1 Meningkatkan Konektivitas Transportasi Nasional

SP.2 Meningkatkan Kinerja Pelayanan Perhubungan

SP.3 Meningkatkan Keselamatan Transportasi

SK.1 Meningkatkan Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi

SK.2 Meningkatkan Kinerja Pelayanan Transportasi Darat

SK.3 Meningkatkan Fasilitas dan Layanan Transportasi Perkotaan Berbasis Jalan

SK.4 Meningkatkan Keselamatan Transportasi Darat

SK.5 Meningkatkan Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

(WA) Program Infrastruktur Konektivitas

SP.1 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum

SP.2 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

SK.1 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan

SK.2 Meningkatkan Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Ditjen Perhubungan Darat

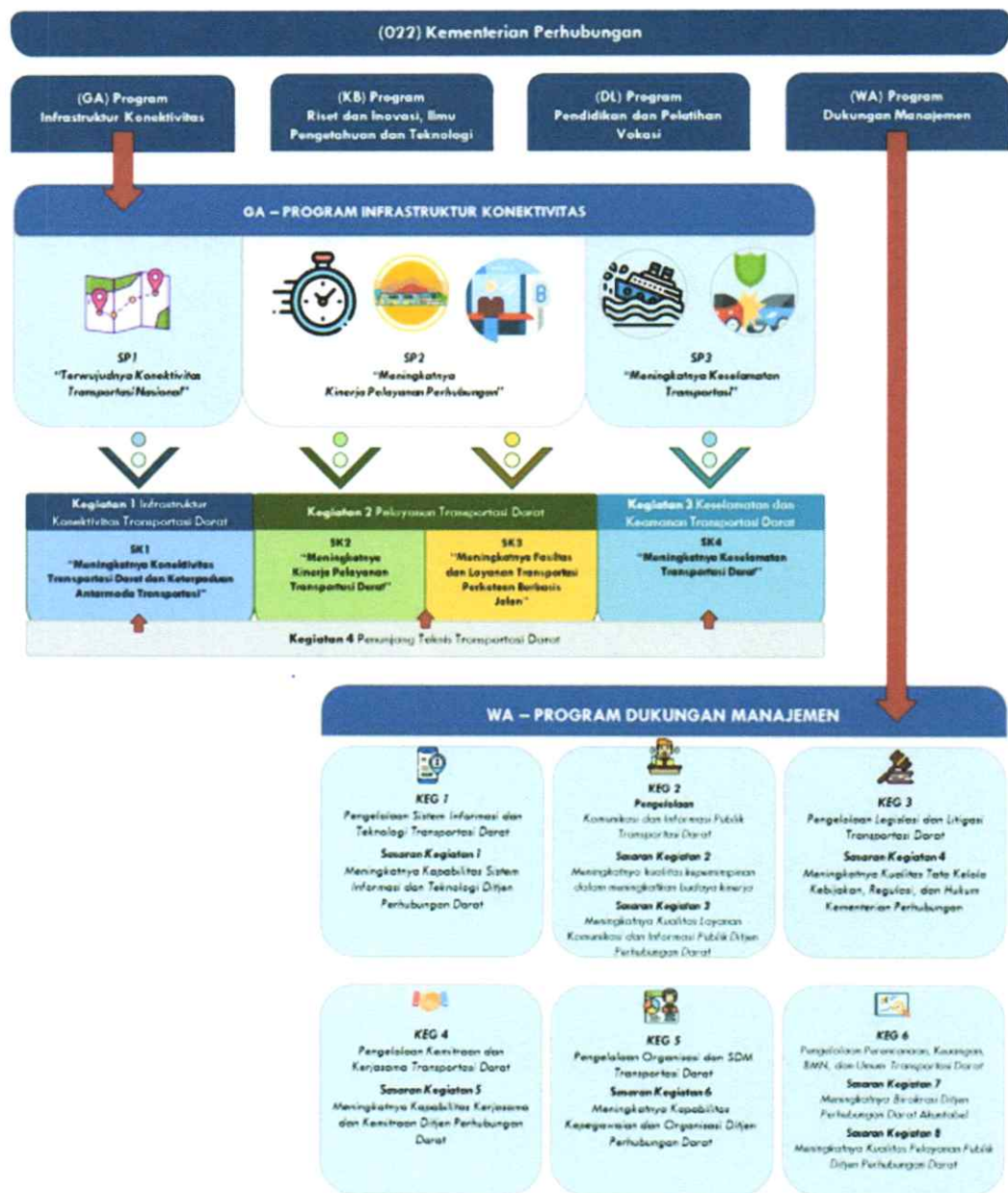
SK.3 Meningkatkan Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel

SK.4 Meningkatkan Kapabilitas Sistem Informasi dan Teknologi Ditjen Perhubungan Darat

SK.5 Meningkatkan Kualitas Layanan Komunikasi dan Informasi Publik Ditjen Perhubungan Darat

SK.6 Meningkatkan Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Ditjen Perhubungan Darat

Sasaran Strategis (SS) merupakan sasaran untuk tujuan strategis (SS). Selanjutnya, Sasaran Program (SP) yang terdiri dari SP1, SP2, SP3 merupakan sasaran untuk tujuan program (TAPI), dalam hal ini adalah program Pembangunan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat. Adapun SK (Sasaran Kegiatan) merupakan sasaran Tujuan Kegiatan (TK) yang terdiri dari SK.1.1, SK. 1.3, SK2.4, SK 4.1, SK4.2, SK 4.3, SK 4.4, SK 5.1, SK 5.2, SK 5.4 dan SK 6 yang masing – masing mewakili sasaran untuk kegiatan yang terlingkupi dalam program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi darat sebagaimana disampaikan pada **Gambar 2.4**



Gambar 2.4 Strategy Map Program – Kegiatan Ditjen Perhubungan Darat

2.3.4 Sasaran

Penjabaran sasaran dan strategi map Ditjen Hubdat yang menjadi tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten. 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

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 tinggi untuk mencapai sasaran prioritas 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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten NTB 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 sebagaimana 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 <i>Traffic Demand Management</i> 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 profesional 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 <i>Traffic Demand Management</i> di seluruh wilayah Perkotaan • Pembangunan sistem basis data dan penggunaan <i>Traffic Demand Management</i> • 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;

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		• 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 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; • Melakukan koreksi dan pemberian disinsentif 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

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		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 Penurunan 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; • 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.	Strategi Penurunan Tingkat Fatalitas Kejadian Kecelakaan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Ratifikasi peraturan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan penerbangan; • Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan; • Peningkatan upaya kampanye dan sosialisasi keselamatan transportasi; • Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan 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 <i>security awareness</i> di setiap lokasi simpul utama transportasi; • Penyediaan fasilitas <i>baggage x-ray checking</i> di setiap lokasi simpul utama transportasi;

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		• 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); • Penyusunan dan sosialisasi modul-modul edukasi <i>security awareness</i> 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: Draft I Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

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 Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat dirumuskan 4 (empat) Sasaran Program, yaitu meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi, meningkatnya pelayanan transportasi darat, meningkatnya pangsa angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan, serta meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi darat.

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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten untuk menangani isu strategis nasional tersebut disampaikan pada **Tabel 3.2**.

Tabel 3.2 Arah Kebijakan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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.
Integrasi Moda	Peningkatan integrasi transportasi antarmoda	• Peningkatan penyediaan fasilitas keterpaduan antarmoda pada simpul utama; • Pengembangan jaringan pelayanan pemaduan moda.
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;
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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024 sebagaimana telah dijelaskan dalam

Sub Bab 2.3.2. secara umum arah kebijakan yang akan ditempuh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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 mewujudkan konektivitas nasional serta keterpaduan antarmoda. Selanjutnya, AK.3 dan AK.4 merupakan arah kebijakan untuk menjawab tantangan Sasaran Program 2, yaitu meningkatkan pelayanan transportasi darat. AK.5 merupakan arahan dalam upaya pencapaian Sasaran Program 3, yaitu meningkatkan pangsa angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan. Adapun, AK.6 dan AK.7 merupakan arah kebijakan untuk menjawab Sasaran Strategis 4, yaitu meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi 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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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 prioritas 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.

SASARAN PROGRAM		ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT
Meningkatnya pelayanan transportasi darat	Modernisasi sistem pelayanan transportasi darat	Pengembangan integrasi pada simpul-simpul transportasi utama nasional	Pengembangan sistem informasi berbasis internet dalam penyelenggaraan bidang perhubungan darat	• Pengembangan fasilitas pendukung dan integrasi pada simpul utama transportasi; • 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).
				• 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
				• 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	Peningkatan efektivitas pelaksanaan penyelenggaraan angkutan lebaran dan hari libur nasional	Peningkatan efektivitas pelaksanaan penyelenggaraan angkutan lebaran dan hari libur nasional	• Penguatan dasar hukum dan kerangka kelembagaan penyelenggaraan; • Peningkatan efektivitas koordinasi antar stakeholders dan prosedur pengambilan keputusan.
				• Peningkatan kualitas rencana operasi penyelenggaraan; • Penerapan teknologi informasi dalam sistem pengawasan dan pengendalian (real-time);

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	• Peningkatan efektivitas evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan. • Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan berbasis jalan di kota-kota besar dan metropolitan (termasuk ibukota baru) melalui pembangunan <i>integrated land transport system</i> (ILTS); • Penyelenggaraan subsidi angkutan massal perkotaan (melalui skema <i>buy the service</i>); • 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 SUTRINAWA-INDOBUS (hibah); • Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan di wilayah aglomerasi; • Penguatan skema pendanaan pengembangan sistem transportasi perkotaan.
Meningkatnya keselamatan dan	Penguatan sistem keselamatan LLAJ	Pengawasan	• Pelaksanaan MRLL pada jaringan jalan nasional; • Implementasi Batas Kecepatan Jalan Nasional;

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT
keamanan transportasi darat	Optimalisasi penerapan kebijakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan		• Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; • Pembangunan dan rehabilitasi UPPKB; • Pengawasan ODOL di luar UPPKB; • Penguatan/penerbitan 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	• 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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten B 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, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten NTB 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 periode 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 berkembang 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 penyelenggaraan 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 masyarakat 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-check*, 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

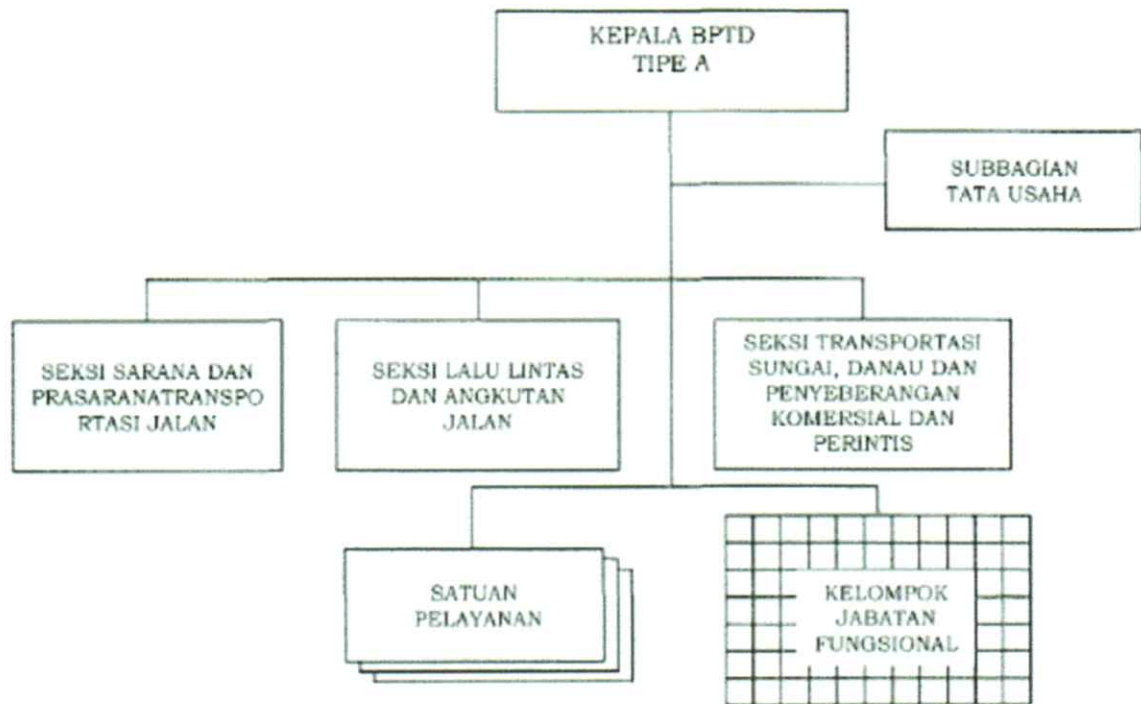
NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
SUB SEKTOR PERHUBUNGAN DARAT					
1	Revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	a. Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor; b. Perkembangan jenis angkutan berbasis teknologi informasi (<i>online</i>); 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
4	Penyusunan Peraturan Presiden tentang Rencana		Kementerian Perhubungan	a. Kementerian PPN/Bappenas; b. Kementerian Pekerjaan Umum	Tahun 2020

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
	Umum Nasional Keselamatan (RUNK)			dan Perumahan Rakyat; c. POLRI; dan d. Kementerian Kesehatan.	

3.5 Kerangka Kelembagaan Balai Pengelola Transportasi Kelas II Banten

3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten

Dalam menjalankan program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat Balai Pengelola Transportasi Kelas II Banten Unti Kerja Eselon III dipimpin oleh Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat yang membawahi Kepala Subbag Tata Usaha, dan 3 Seksi dengan lingkup kerja Satuan Pelayanan diantaranya 4 (empat) Terminal Tipe-A, 3 (tiga) UPPKB, dan 1 (satu) Pelabuhan Penyeberangan Wilayah Provinsi Banten.



Gambar 3.3 Struktur Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten (PM 6 Tahun 2023 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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten sebagai langkah awal dalam menjawab intitution interest lihat **gambar 1.2**

a. Penataan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD)

Sesuai PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat tugas BPTD adalah melaksanakan pegelolaan bidang transportasi darat di wilayah kerjanya masing-masing. Dalam hal ini, cakupan bidang transportasi darat yang kewenangannya diserahkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan pasal 111 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan Darat juga mencakup keselamatan dan keamanan

transportasi sungai, danau, dan penyeberangan. Oleh karenanya dalam struktur organisasi BPTD, tugas dan fungsi terkait dengan pengelolaan bidang keselamatan dan keamanan TSDP perlu dimasukkan.

b. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten memiliki maksud dan tujuan yaitu sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dengan tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten terdiri dari:

1. Subbagian Tata Isaha;
2. Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
3. Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
4. Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan; dan
5. Kelompok Jabatan Fungsional.

Subbagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, program, anggaran, dan laporan evaluasi kinerja, pengelolaan urusan keuangan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak, serta pelaporan Sistem Akutansi Instansi, urusan sumber daya manusia, hukum, hubungan masyarakat, persuratan, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan, rumah tangga, serta evaluasi dan pelaporan.

Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan pembangunan, pengembangan, pelayanan jasa, dan pengoperasian erminal tipe A, terminal barang untuk umum, dan unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan.

Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan memiliki tugas melaksanakan kalibrasi peralatan pengujian berkala dan pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor, pemeriksaan dan sertifikasi kelaiklautan kapal, analisis trayek angkutan jalan antar kota antar provinsi dan angkutan jayan yang disubsidi oleh pemerintah pusat, penetapan jadwal operasi, pemberian subsidi angkutan jalan dan pelayaran perintis sungai, danau, dan penyeberangan, serta bantuan teknis penyediaan sarana jalan, sungai, danau, dan penyeberangan.

Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawaasan mempunyai tugas melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan untuk jaringan jalan nasional, penyediaan, pengoperasian, dan pemeliharaan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau, sarana bantu navigasu pelayaran, dan sistem informasi manajemen lalu lintas sungai, danau, dan penyeberangan, pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai dan danau, pemberian rekomendasi laik fungsi jalan nasional non-tol, pemberian bantuan teknis perlengkapan jalan, halte, dan rambu sungai danau, pengamatan dan pemantauan perusahaan angkutan jalan, kegiatan karoseri, penyelenggara pengujian berkala kendaraan bermotor, pelabuhan

dan penyelenggara pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersil, operator kapal sungai, danau, dan penyeberangan, kendaraan bermotor di jalan, tarif angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, pemberian subsidi angkutan jalan, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pemenuhan perlengkapan jalan, persetujuan teknis analisis dampak lalu lintas, pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan, pemenuhan kelaiklautan kapal sungai, danau, dan penyeberangan, ketepatan waktu pelayanan, dan pemberian subsidi angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, sarana bantu navigasi pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan dan alur sungai danau, dan pemanfaatan bantuan teknis, pelaksanaan kegiatan kesyahbandaran pada pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, penegakan hukum terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, serta patroli dan pengamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan.

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

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

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
GA		PROGRAM INFRASTRUKTUR				
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100	100
		IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	4	4
		IKK1.4	Jumlah penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda	Lokasi	0	26
		IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	1	1
SK2	Meningkatnya pelayanan transportasi darat	IKK2.1	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di terminal tipe-A	%	50	100
		IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP	%	-	100
SK4	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	80	90
		IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	76.9	90
		IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan	Lokasi	0	70
		IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	500	500
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	100	100
		IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	80	90

WA			PROGRM DUKUNGAN MANAJEMEN			
	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	80	90

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 Banten, 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 LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten dan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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 Banten. 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 4.2** disampaikan target keluaran (output) dari pelaksanaan masing-masing kegiatan di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten. 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 pelaksanaan/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 Banten Tahun 2020-2024

NO	PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS/PROYEK TAHUN 2020-2024	SATUAN	TARGET S.D 2024
GA Program Infrastruktur Konektivitas			
4637	Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat		
	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Jalan	Trayek	-
	Pelayanan Angkutan Pemadu Moda/Antarmoda pada Kawasan Strategis Nasional (KSN) dan Wisata Nasional Lainnya, Bandar Udara, Pelabuhan, dan Stasiun Kereta Api	Layanan	-
	Kewajiban Penyelenggaraan Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Jalan	Trayek	-
	Pemberian Bus Bantuan	Unit	-
	Pembangunan Terminal Tipe-A dan Terminal Barang	Lokasi	-
	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda	Lokasi	17
	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Penyeberangan	Lintas	-
	Pelayanan <i>Long Distance Ferry</i>	Lintas	-
	Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis	Unit	-
	Pembangunan Bus Air	Unit	-
	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan	Lokasi	-
	Pembangunan Pelabuhan Sungai	Lokasi	-
	Pembangunan Pelabuhan Danau	Lokasi	-
	Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (<i>buy the service</i>)	Lokasi	1
4638	Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat		
	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal	Lokasi	0
	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan	Lokasi	-
	Rehabilitasi Pelabuhan Sungai	Lokasi	-
	Rehabilitasi Pelabuhan Danau	Lokasi	-
	Digitalisasi Terminal	Lokasi	1
	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal/ILTS	Lokasi	1
4639	Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat		
	Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan	Unit	-
	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	Provinsi	-
	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan	Lokasi	-
	Penanganan Perlintasan Sebidang	Lokasi	-
	Rehabilitasi UPPKB	Lokasi	1
	Pembangunan Implementasi Batas Kecepatan	Lokasi	1
	Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)	Lokasi	-
	Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	Lokasi	-
	Pembangunan Taman Edukasi	Lokasi	-
	Penyelenggaraan Pekan Keselamatan Nasional	Lokasi	-
	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Lokasi	-
	Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	Lokasi	-

NO	PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS/PROYEK TAHUN 2020-2024	SATUAN	TARGET S.D 2024
	Pembangunan Halte Sungai	Lokasi	2
	Pembangunan Sistem Pemantauan Lalu Lintas Kapal SDP	Lokasi	-
	Pengadaan Rambu Sungai dan Danau	Lokasi	-
	Pemberian Bantuan Peralatan Pelayaran SDP	Lokasi	-
	Pembangunan Kapal Patroli <i>Multipurpose</i>	Unit	-
	Pembangunan UPPKB Cikuasa	Lokasi	1
4640 Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat			

4.2 Kerangka Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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 Transportasi Darat Kelas II Banten 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 Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024

PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS	ANGGARAN (Rp Miliar)
Program Infrastruktur Konektivitas	31.650.235.000
Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	22.640.556.000
Pelayanan Transportasi Darat	170.000.000
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	3.923.000.000
Penunjang Teknis Transportasi Darat	4.916.679.000
Program Dukungan Manajemen	5.744.868.000
Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	5.744.868.000

4.2.1 Skema Pendanaan

Adapun skema pendanaan untuk memenuhi kebutuhan pendanaan sebagai berikut :

- RM (Rupiah Murni)
- SBSN (Surat Berharga Syariah Negara)
- PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak)
- KPBU (Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha)

BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga penugasan kepada Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten (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 Banten Tahun 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang jalan (a/ SDP), yang membutuhkan peran seluruh stakeholders dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten Tahun 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian 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 Banten Tahun 2020-2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024.

Untuk implementasi Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten 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 Banten 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 Penetapan 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 Banten 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 Banten Tahun 2020-2024 ini setidaknya-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 LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri PUPR melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LAKIP Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (good governance)

LAMPIRAN 1

MATRIKS KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN SUBSEKTOR BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II BANTEN TAHUN 2020 – 2024

PROGRAM/KEGIATAN/SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/INDIKATOR KINERJA PROGRAM/INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET					ALOKASI PENDANAAN (RP. 1000)				
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten												
GA Program Infrastruktur Konektivitas												
4637 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat												
SK 1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antar moda transportasi											
IKK 1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100	100	100	-	-	2,931,732	2,931,732	2,881,732	-	-
IKK 1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	%	4	4	4	-	-	11,218,699	12,918,124	-	-	-
IKK 1.4	Jumlah penyedia fasilitas pendukung dan integrasi moda	Lokasi	0	0	0	-	-	-	-	1,512,916	-	-
IKK 1.6	Jumlah Pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	1	1	1	-	-	1,698,025	1,889,895	-	-	-
4638 Pelayanan Transportasi Darat												
SK 2	Meningkatnya pelayanan transportasi darat											
IKK 2.1	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di terminal tipe-A	%	0	0	0	-	-	0	0	0	-	-
IKK 2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan	%	100	100	100	-	-	170,000	395,000	117,200	-	-
4639 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat												
SK 4	Meningkatnya Keselamatan Transportasi											
IKK 3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	90	90	90	-	-	500,000	27,196,304	660,839	-	-
IKK 3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	90	90	90	-	-	120,000	120,000	-	-	-
IKK 3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RAASS, dan batas kecepatan	Lokasi	7	14	6	-	-	3,003,000	3,834,610	1,769,820	-	-
IKK 3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	500	0	500	-	-	-	300,000	300,000	-	-
IKK 7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	100	100	100	-	-	60,000	584,900	230,000	-	-
4640 Peningkatan Teknis Transportasi Darat												
SK 5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat											
IKK 5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	90	90	90	-	-	4,916,679	6,364,619	4,883,160	-	-
WA Program Dukungan Manajemen												
4670 Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat												
SK 1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel											
IKK 1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	90	90	90	-	-	5,744,868	15,430,449	6,850,319	-	-

LAMPIRAN 2

MATRIKS KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN SUBSEKTOR TRANSPORTASI DARAT TAHUN 2020 – 2024

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS	LOKASI	SATUAN	TARGET					TOTAL	ALOKASI PENDANAAN					TOTAL
				2020	2021	2022	2023	2024		2020	2021	2022	2023	2024	
GA Program Infrastruktur Konektivitas															
4637 Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat															
01	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Jalan	Tersebar	Layanan	322	325	330	336	340	340	135,00	160,00	200,00	220,00	250,00	965,00
02	Pelayanan Angkutan Pemadu Moda/Antarmoda Pada	Tersebar	Layanan	12	20	20	20	25	25	64,00	65,75	61,75	61,75	61,75	315,00
03	Kewajiban Penyelenggaraan Pelayanan Publik Untuk	Tersebar	Layanan	13	23	40	50	61	61	20,00	49,98	65,03	80,27	102,02	317,30
04	Pembangunan Arterial Transport Management System (ATMS)	Tersebar	Lokasi	0	12	11	15	14	52	-	600,00	550,00	750,00	700,00	2.600,00
1	ATMS di Pasela	Tersebar	Unit	0	12	11	0	0	0	-	600,00	550,00	-	-	1.150,00
2	ATMS di Pantura	Tersebar	Unit	0	0	0	15	14	-	-	-	750,00	700,00	700,00	1.450,00
05	Pemberian Bus Bantuan	Tersebar	Unit	280	290	300	360	400	1630	140,00	174,00	180,00	250,95	280,00	1.024,95
06	Pembangunan Terminal Tipe-A dan Terminal Barang	Tersebar	Lokasi	11	9	3	1	3	17	176,70	386,20	159,00	60,00	140,00	921,90
07	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda	Tersebar	Lokasi	3	8	5	10	10	36	20,06	60,00	49,20	80,00	80,00	289,26
6	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda di Terminal Terpadu Merak	Banten	Unit	0	0	1	0	0	0	-	-	9,84	-	-	9,84
12	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda di KSPN Tanjung Lesung	Banten	Unit	0	0	0	1	0	0	-	-	-	6,00	-	6,00
08	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Penyeberangan	Tersebar	Layanan	234	300	315	325	335	335	512,02	587,33	618,05	652,21	683,88	3.053,50
09	Pelayanan Long Distance Ferry Jakarta - Surabaya	Tersebar	Layanan	1	1	1	1	1	1	10,00	10,00	20,00	20,00	20,00	80,00
10	Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis	Tersebar	Unit	5	14	14	12	12	32	67,40	311,60	285,18	290,59	403,26	1.358,02
16	Pembangunan kapal penyeberangan Cadangan Perintis KBI (PN S - Infrastruktur Konektivitas)	Tersebar	Unit	0	0	1	1	0	0	-	-	16,30	27,35	-	45,65
27	Pembangunan kapal penyeberangan Cadangan Perintis KTI (PN S - Infrastruktur Konektivitas)	Tersebar	Unit	0	0	0	0	1	0	-	-	-	-	30,00	30,00
11	Pembangunan Bus Air	Tersebar	Unit	4	7	10	8	6	26	36,00	52,50	66,75	55,84	50,52	261,60
12	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan	Tersebar	Lokasi	19	21	23	24	26	53	485,00	761,96	780,41	641,41	1.005,00	3.673,79
13	Pembangunan Pelabuhan Sungai	Tersebar	Lokasi	12	18	16	18	14	33	81,70	285,00	240,00	270,00	210,00	1.086,70
14	Pembangunan Pelabuhan Danau	Tersebar	Lokasi	12	12	11	9	5	16	337,80	143,15	172,84	130,00	50,00	833,79
15	Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (Buy The Service)	Tersebar	Lokasi	5	9	12	15	21	21	250,00	450,00	600,00	730,00	930,00	2.960,00
16	Subsidi Angkutan Umum Perkotaan di Majalengka (PN S - Transportasi Perkotaan)	Banten	Layanan	0	0	0	0	1	0	-	-	-	-	30,00	30,00

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS	LOKASI	SATUAN	TARGET				TOTAL	ALOKASI PENDANAAN				TOTAL		
				2020	2021	2022	2023		2024	2020	2021	2022		2023	
4638 Kegiatan Pelayanan Transportasi															
01	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal	Tersebar	Unit	16	13	19	9	10	63	322,50	747,10	610,03	270,00	300,00	2.249,64
	17 Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Pakupatan	Enten	Unit	0	1	0	0	0		-	30,56	-	-	-	30,56
02	Rehabilitasi Pelabuhan Persebaran	Tersebar	Unit	11	10	14	14	12	55	165,00	150,00	210,00	210,00	180,00	915,00
03	Rehabilitasi Pelabuhan Sungai	Tersebar	Unit	2	10	13	12	9	44	20,00	100,00	130,00	120,00	90,00	460,00
04	Rehabilitasi Pelabuhan Danau	Tersebar	Unit	2	1	3	2	2	10	10,00	30,00	10,00	10,00	10,00	70,00
05	Digitalisasi Terminal	Tersebar	Unit	6	11	15	14	9	55	17,66	77,00	105,00	98,00	63,00	360,66
	20 Digitalisasi Terminal Pakupatan	Enten	Unit	0	0	1	0	0		-	-	7,00	-	-	7,00
06	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal/ITS	Tersebar	Lokasi	12	9	11	18	13	34	42,70	459,00	420,00	540,00	274,30	1.736,00
	28 Pengembangan Integrated Land Transport System di Majalengka (PILTS - Transjakarta Pakupatan)	Enten	Lokasi	0	0	0	0	1		-	-	-	-	10,00	10,00
4639 Kegiatan Pelayanan Transportasi															
01	Pengadaan dan Pemasangan Perlangkapan Jalan	Tersebar	Provinsi	33	33	33	33	33	33	618,00	1.720,50	1.720,50	1.720,50	1.720,50	7.500,00
02	Pemeliharaan Perlangkapan Jalan	Tersebar	Provinsi	33	33	33	33	33	33	23,22	73,34	85,83	73,99	80,52	336,91
03	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan	Tersebar	Lokasi	12	14	14	16	6	62	7,00	3,50	3,40	4,00	1,60	19,50
04	Pengembangan Perumahan Sebidang	Tersebar	Lokasi	6	8	7	5	3	29	2,10	2,40	2,28	1,75	1,13	9,65
05	Rehabilitasi UPPKB	Tersebar	Unit	8	46	50	50	58	80	25,00	115,00	125,00	125,00	145,00	535,00
	46 Rehabilitasi UPPKB Cikande (Enten)	Enten	Unit	0	0	0	1	0		-	-	-	3,50	-	3,50
06	Pembangunan UPPKB	Tersebar	Unit	6	8	17	22	26	34	52,80	50,00	275,00	370,00	350,00	1.097,80
07	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan	Tersebar	Unit	3	10	14	8	12	47	6,00	15,00	21,00	12,00	18,00	72,00
	14 Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan (Nasional) di Enten	Enten	Unit	0	0	0	1	0		-	-	-	3,00	-	3,00
08	Pembangunan Rute Aman Sekolah Sekeloa (RASS)	Tersebar	Unit	4	2	2	2	2	12	8,00	6,60	6,60	6,60	6,60	34,40
09	Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZSS)	Tersebar	Unit	7	25	25	25	25	107	19,51	75,00	75,00	75,00	75,00	319,51
10	Pembangunan Taman Edukasi	Tersebar	Unit	0	2	1	2	1	6	0,00	12,00	6,00	12,00	6,00	36,00
11	Penyelenggaraan Pekan Keselamatan	Tersebar	Lokasi	11	34	34	34	34	34	15,00	38,00	38,00	38,00	38,00	167,00
13	Pencetakan Buku Lulus Uji Berkala Elektronik	Tersebar	Unit	283694	1000000	1000000	1000000	1820000	6466694	6,00	46,40	74,25	90,48	100,13	317,25
14	Pengadaan Alat Kajian Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Tersebar	Unit	25	25	25	25	25	25	17,96	19,75	21,73	23,90	26,27	109,62
15	Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)	Tersebar	Unit	3	7	4	6	4	24	8,84	16,80	13,00	20,00	20,00	78,64
16	Pembangunan Hala Sungai	Tersebar	Lokasi	8	8	4	4	4	28	19,60	55,00	30,00	30,00	65,00	199,60
	12 Pembangunan Hala Sungai di Enten	Enten	Lokasi	0	0	1	1	0		-	-	7,50	7,50	16,25	31,25
17	Pembangunan Sistem Pemantauan Lalu Lintas Kapal SDP	Tersebar	Lokasi	1	2	1	1	1	5	3,00	7,00	5,00	5,00	5,00	25,00
18	Pengadaan Rambu Sungai dan Danau	Tersebar	Lokasi	5	9	6	6	3	29	9,40	23,40	26,80	13,30	7,50	80,40
19	Pemberian Bantuan Peralatan Pelayaran SDP	Tersebar	Lokasi	25	25	25	25	25	25	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	7,50
20	Pembangunan Kapal Patroli Multifungsi	Tersebar	Unit	4	3	3	3	4	15	23,15	17,40	19,20	20,10	28,10	107,95
01	Pembentukan Road Safety Center	Tersebar	Unit	20	20	20	20	20	20	4,92	4,92	4,92	4,92	5,31	25,00

