Kementerian Perhubungan
Republik Indonesia Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

# RENSTRA

## DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT 2020 - 2024

## BPTD WILAYAH XIV PROVINSI KALIMANTAN BARAT

Terminal Tipe A ALBN
Jl. Trans Kalimantan, Sei Ambawang Kubu Raya
@bptdxiv
bptdxiv kalbar
bptdxivkalbar
bptdxivkalbar

# KATA PENGANTAR

Reviu Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020 – 2024 disusun dengan mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional 2020 – 2024 yang merupakan dokumen perencanaan nasional untuk periode 5 (lima) tahun dan melaksanakan amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Reviu Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020 – 2024 memuat kinerja utama yang dicapai, serta indikasi pendanaan sesuai tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat untuk membangun sektor transportasi darat di Kalimantan Barat dalam kurun waktu 2020 – 2024, yang disusun dengan berpedoman pada Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L 2020 – 2024. Reviu Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020 – 2024 ini dilakukan dengan mempertimbangkan perlunya identifikasi program prioritas yang harus diselesaikan dan dapat dimanfaatkan pada tahun 2020, adanya perubahan di dalam paradigma pembiayaan dan alternatif pembiayaan selain APBN serta perubahan aturan dan lingkungan strategis.

Reviu Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020 – 2024 ini digunakan sebagai acuan dalam perencanaan pembangunan perhubungan dan dilaksanakan oleh seluruh jajaran perhubungan baik tingkat Pusat maupun Daerah. Selanjutnya dokumen Reviu Renstra ini menjadi acuan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat dalam menyusun Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat setiap tahunnya sampai dengan tahun 2024.

Saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan Reviu Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020 – 2024. Dengan memanjatkan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa serta usaha yang maksimal, pada kesempatan ini saya mengajak kepada semua pihak untuk saling bersinergi dalam menyelenggarakan pembangunan perhubungan darat guna tercapainya sasaran pembangunan perhubungan darat yang telah ditetapkan.

Pontianak, 9 Februari 2021

**KEPALA BALAI TRANSPORTASI DARAT**
**WILAYAH XIV PROVINSI KALIMANTAN BARAT**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT WIL XIV - PROV KALBAR
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

**H. SYAMSUDDIN, M.Si**
Pembina TK.I (IV b)
NIP. 19690805 198911 1 001

# 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 Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat** ..... 1

**1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat** ..... 1

**1.1.2 Capaian RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 2018-2019** ..... 3

**1.2 Potensi dan Permasalahan** ..... 7

**BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN** ..... 11

**2.1 Visi dan Misi, Arah Kebijakan Presiden Republik Indonesia dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024** ..... 11

**2.2 Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024** ..... 12

**2.3 Tujuan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024** ..... 13

**2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024** ..... 15

**2.3.2 Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024** ..... 16

**2.3.4 Sasaran** ..... 18

**BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI,** ..... 19

**DAN KERANGKA KELEMBAGAAN** ..... 19

**3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024** ..... 19

**3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024** ..... 20

**3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024** ..... 24

**3.3.1 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional** ..... 24

**3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran** ..... 25

**3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat** ..... 31

**3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat** ..... 32

**3.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024** ..... 35

**3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Transportasi Darat** ..... 35

**3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Transportasi Darat** ..... 35

**4.1 Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020-2024** ..... 41

**4.1.1 Target Pencapaian Sasaran Kegiatan** ..... 41
**4.1.2 Target Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan** ..... 42
**4.2 Kerangka Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024** 44
**4.2.1 Kebutuhan Pendanaan** ..... 44
**BAB 5 PENUTUP** ..... **45**
**5.1 Kesimpulan** ..... 45
**5.2 Arahan Pimpinan** ..... 45
**5.3 Mekanisme Evaluasi** ..... 46
**LAMPIRAN** ..... **47**

# DAFTAR TABEL

**Tabel 1.1** Kedudukan, Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat ..... **1**

**Tabel 1.2** Pencapaian Sasaran Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2018-2019 ..... **3**

**Tabel 3.1** Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 ..... **15**

**Tabel 3.2** Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024 ..... **19**

**Tabel 3.3** Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 ..... **21**

**Tabel 3.4** Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 ..... **28**

**Tabel 3.5** Daftar BP2TD dan BPTD ..... **28**

**Tabel 4.1** Target Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020-2024 ..... **32**

**Tabel 4.2** Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020-2024 ..... **33**

**Tabel 4.3** Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas Sub Sektor Transportasi Darat di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020-2024 ..... **33**

# DAFTAR GAMBAR

**Gambar 1.1** Lingkungan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....**4**
**Gambar 1.2** Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 .....**5**
**Gambar 2.1** Visi Presiden RI dan 7 (Tujuh) Agenda Pembangunan Nasional.....**6**
**Gambar 2.2** *Program dan Kegiatan Prioritas RPJMN 2020-2024* .....**12**
**Gambar 2.3** *Cascading Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024*...**12**
**Gambar 2.4** *Startegy Map Program-Kegiatan Ditjen Perhubungan Darat*.....**12**
**Gambar 3.1** (Sembilan) Major Project Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam RPJMN 2020-2024 .....**14**
**Gambar 3.2** Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan .....**14**
**Gambar 3.3** Arah Kebijakan dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat .....**29**
**Gambar 3.4** Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan) .....**29**
**Gambar 3.5** Struktur Organisasi BP2TD dan BPTD .....**29**
**Gambar 3.6** Struktur Organisasi Badan Layanan Umum Transportasi Perkotaan .....**29**

# DAFTAR LAMPIRAN

**Lampiran I**

Matriks Kerangka Kinerja dan Pendanaan Sub Sektor Transportasi Darat Tahun 2020-2024

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat

Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat menggambarkan tugas dan fungsi sebagai batasan ruang lingkup, serta pencapaian yang telah dilaksanakan dalam RENSTRA sebelumnya.

### 1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat mempunyai kedudukan, tugas, dan fungsi sebagaimana disampaikan pada **Tabel 1.1**

**Tabel 1.1** Kedudukan, Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat

| NO | ASPEK | PENGATURAN DALAM PM 20 TAHUN 2018 |
|---|---|---|
| 1 | Kedudukan | Balai Pengelola Transportasi darat yang selanjutnya dalam Peraturan Menteri ini disebut BPTD merupakan Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat |
| 2 | Tugas | Melaksanakan pengelolaan lalu lintas angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial |
| 3 | Fungsi yang dilaksanakan oleh BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat | a. penyusunan rencana dan program anggaran<br>b. pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, UPPKB, pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri<br>c. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam |

| ASPEK | PENGATURAN DALAM PM 20 TAHUN 2018 |
|---|---|
| | trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang•undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan<br>d. pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang•undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberanganyang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutansungai, danau, dan penyeberangan yang diusahakan secarakomersial dan pelabuhanyang belum diusahakan secara komersial<br>e. pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian,keuangan, hukum, masyarakat<br>f. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan |

***Sumber**: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat*

Memperhatikan fungsi yang dilaksanakan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 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 Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 2018-2019

Sasaran Program dan Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat dirumuskan dari sasaran nasional dan Renstra Ditjen Perhubungan Tahun 2017-2019 dengan memperhatikan visi dan misi Kementerian Perhubungan, serta permasalahan dan capaian pembangunan 2017-2019. Sasaran Program/Kegiatan diukur melalui Indikator Kinerja Kegiatan. Adapun capaian Indikator Kinerja Program Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat disampaikan pada **Tabel 1.2** sebagai berikut:

**Tabel 1.2** Pencapaian Sasaran Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2018-2019

| SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | REALISASI 2019 | TARGET 2019 |
|---|---|---|---|---|
| Terwujudnya Pelayanan Transportasi yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah dalm Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan | 1. Jumlah trayek keperintisan angkutan jalan | Trayek | 4 | 4 |
| | 2. Jumlah trayek AKAP | Trayek | 1 | 1 |
| | 3. Jumlah lintas angkutan penyeberangan komersil | Lintas | 0 | 0 |
| | 4. Jumlah lintas angkutan penyeberangan | Lintas | 0 | 0 |
| | 5. Monitoring dan Evaluasi LLASDP | Laporan | 2 | 2 |
| Terwujudnya Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan | 6. Jumlah pedoman standar keselamatan transportasi darat | Dokumen | 0 | 0 |
| | 7. Jumlah sarana dan prasarana keselamatan transportasi darat | | | |
| | a) Jumlah marka jalan | M' | 82.643 | 82.643 |
| | b) Jumlah rambu lalu lintas | Unit | 220 | 220 |
| | c) Jumlah APILL | Unit | 0 | 0 |
| | d) Jumlah penerangan jalan umum | Unit | 105 | 105 |
| | e) Jumlah alat pengawasan dan pengamanan jalan (fasilitas UPPKB Portable) | Unit | 0 | 0 |
| | f) Jumlah alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan (*guard rail*) | M' | 0 | 0 |
| | g) Jumlah SBNP | Unit | 0 | 0 |
| | h) Jumlah rambu sungai | unit | 200 | 200 |

| SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | REALISASI 2019 | TARGET 2019 |
|---|---|---|---|---|
| | 8. Jumlah pembangunan UPPKB | Lokasi | 2 | 2 |
| | 9. Jumlah rehabilitasi UPPKB | Lokasi | 1 | 1 |
| | 10. Jumlah monitoring dan evaluasi prasarana LLASDP | Kegiatan | 1 | 1 |
| | 11. Pengadaan alat kalibrasi | Unit | 0 | 0 |
| | 12. Pengadaan alat pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan | Unit | 0 | 0 |
| | 13. Jumlah ATCS baru | Kota | 0 | 0 |
| | 14. Jumlah ATCS lanjutan | Kota | 0 | 0 |
| | 15. Jumlah lokasi rehabilitasi/ peningkatan UPPKB | Lokasi | 2 | 2 |
| | 16. Jumlah monitoring keselamatan transportasi darat | Kegiatan | 1 | 1 |
| | 17. Jumlah materi sosialisasi keselamatan transportasi darat | Kab/kota | 0 | 0 |
| | 18. Jumlah kampanye dan sosialisasi keselamatan | Kegiatan | 0 | 0 |
| | 19. Jumlah dukungan bidang pembinaan dan keselamatan | Kegiatan | 1 | 1 |
| Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat | 20. Jumlah pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi darat | Dokumen | 0 | 0 |
| | 21. Jumlah frekuensi pelayanan pada lintas penyeberangan | Trip | 0 | 0 |
| | 22. Persentase saranan pelayanan AKAP yang memenuhi SPM | % | 100 | 100 |
| | 23. Persentase pemenuhan Standar Operasional | % | 0 | 0 |

| SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | REALISASI 2019 | TARGET 2019 |
|---|---|---|---|---|
| | pelabuhan penyeberangan lintas utama | | | |
| | 24. Persentase kapal penyeberangan pada lintas utama yang memenuhi SPM | % | 100 | 100 |
| | 25. Jumlah kota yang menerapkan angkutan umum massal perkotaan | Kota | 2 | 2 |
| | 26. Persentase capaian on time performance transportasi darat | % | 70 | 70 |
| | 27. Jumlah kota yang menerapkan pengaturan persimpangan dengan menggunakan teknologi informasi (ATCS) di seluruh Ibukota Provinsi/ Kota Besar/ Kota Metropolitan | Kota/ Kab | 0 | 0 |
| | 28. Jumlah prasarana yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan | | | |
| | *a) Penerangan Jalan Umum listrik yang dilengkapi dengan sensor* | Unit | 143 | 143 |
| | *b) SBNP* | Unit | 1 | 1 |
| | 29. Jumlah kabupaten.kota yang melaksanakan kalibrasi alat uji | Kab/ Kota | 14 | 14 |
| Meningkatnya Kualitas dan Kinerja ASN BPTD | 30. Jumlah pegawai yang sudah memiliki sertifikat | Orang | 19 | 19 |
| Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana | 31. Jumlah pembangunan kapal | Unit | 0 | 0 |
| | 32. Jumlah pembangunan bus air | Unit | 0 | 0 |

| SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | REALISASI 2019 | TARGET 2019 |
|---|---|---|---|---|
| Transportasi Darat | 33. Jumlah pembangunan pelabuhan penyeberangan | Lokasi | 0 | 0 |
| | 34. Jumlah rehabilitasi pelabuhan penyeberangan | Lokasi | 0 | 0 |
| | 35. Jumlah pembangunan pelabuhan sungai | Lokasi | 1 | 1 |
| | 36. Jumlah rehabilitasi pelabuhan sungai | Lokasi | 0 | 0 |
| | 37. Jumlah pembangunan pelabuhan danau | Lokasi | 0 | 0 |
| | 38. Jumlah rehabilitasi pelabuhan danau | Lokasi | 0 | 0 |
| | 39. Jumlah pembangunan terminal | Lokasi | 0 | 0 |
| | 40. Jumlah rehabilitasi terminal | Lokasi | 1 | 1 |
| | 41. Jumlah BRT | Unit | 0 | 0 |
| | 42. Jumlah bus pemadu moda | Unit | 0 | 0 |
| | 43. Jumlah bus angkutan umum/pelajar/maha siswa | Unit | 0 | 0 |
| Meningkatnya Aplikasi Skema Manajemen Transportasi Perkotaan | 44. Jumlah penerapaan MRLL | Lokasi | 0 | 0 |
| Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di BPTD | 45. Nilai AKIP | Nilai | 83,80 | 83,80 |
| | 46. Tingkat penyerapan anggaran | % | 94 | 94 |
| | 47. Nilai aset yang diinventarisasi | Rp | 308.069.404.846 | 308.064.404.846 |
| | 48. Penyelenggaraan administrasi dan layanan perkantoran | Bulan | 12 | 12 |
| | 49. Penyelenggaraan belanja pegawai termasuk tunjangan | Bulan | 14 | 14 |

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

## 1.2 Potensi dan Permasalahan

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka

keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Kementerian Perhubungan senantiasa berupaya untuk dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, pelayanan dan ketersediaan kapasitas.

Hingga tahun 2019, Kementerian Perhubungan, pada sektor perhubungan darat telah mengoperasikan sebanyak 310 trayek angkutan jalan perintis dan 213 lintas penyeberangan, sedangkan untuk Tahun 2018 dioperasikan sebanyak 296 trayek angkutan jalan perintis dan 222 lintas penyeberangan. Penurunan pelayanan lintas penyeberangan perintis pada tahun 2019 disebabkan oleh adanya 16 lintas perintis yang dikelola oleh operator pengelola (BUMD) Kapal tersebut tidak dapat mengoperasikan kembali kapalnya dikarenakan ketidaksanggupan mengaktifkan kembali dokumen kapal dengan melakukan docking yang membutuhkan biaya yang cukup besar. Secara umum trayek-trayek tersebut telah mampu menjangkau hingga sekitar 114 daerah tertinggal, terpencil, dan terluar di seluruh NKRI (atau 74%) dari total
152 daerah yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Sementara, subsidi angkutan orang perintis dilaksanakan dalam rangka memberikan pelayanan untuk menghubungkan antara daerah terisolir, terpencil dan tertinggal, daerah yang tidak memiliki layanan angkutan jalan dan daerah dengan pelayanan angkutan jalan yang secara ekonomi tidak mencapai nilai keekonomiannya (tidak menguntungkan). Pelayanan angkutan jalan perintis dilaksanakan sejak tahun 2001 dengan 74 trayek di 12 provinsi, sampai tahun 2018 angkutan jalan perintis telah melayani 296 trayek di 32 provinsi, pada tahun 2019 jumlah pelayanan meningkat menjadi 307 trayek di 32 provinsi dengan 41% trayek berada di Indonesia Bagian Timur. Secara umum pelayanan angkutan jalan perintis memberikan manfaat dalam:

1.Meningkatkan perekonomian suatu daerah yang telah dilayani oleh angkutan jalan perintis dengan mempermudah akses warga sekitar yang terisolir menuju pusat perekonomian di pusat kota;

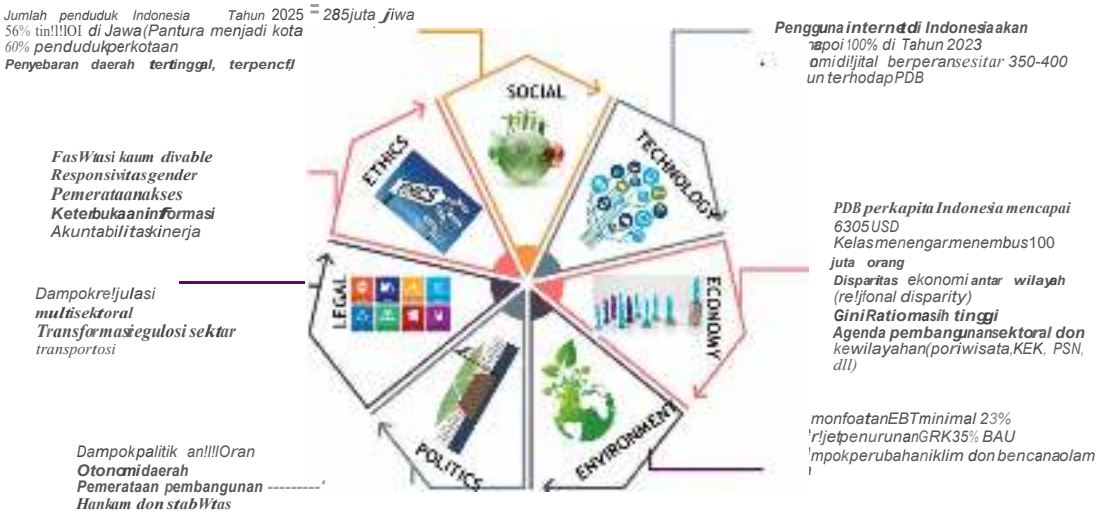
2.Memberikan akses dan kemudahan pelajar di daerah yang dilintasi trayek angkutan jalan perintis dalam menjangkau sekolahnya;

3.Menghubungkan wilayah perbatasan dan/atau wilayah lainnya yang karena pertimbangan aspek sosial politik harus dilayani serta membantu melayani angkutan di lokasi pasca bencana alam.

Lingkungan strategis merupakan potensi yang harus dioptimalkan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Lingkungan strategis

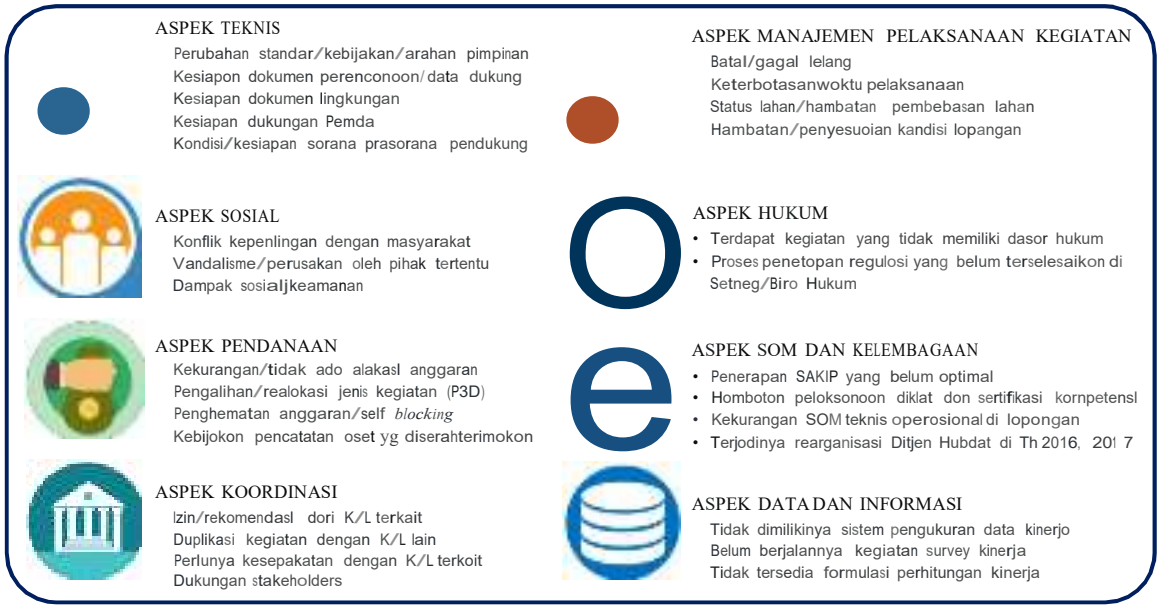
diklasifkasikan menjadi 7 (tujuh) aspek, yaitu aspek sosial, teknologi, ekonomi, lingkungan, politik, legal/hukum, dan etika/budaya.

Aspek sosial menggambarkan kondisi sosial masyarakat sebagai customer yang harus dilayanai transportasi darat. Aspek teknologi menggambarkan perkembangan teknologi bidang transportasi darat yang perlu diakomodir dan/atau dimanfaatkan. Aspek ekonomi berkaitan dengan pertumbuhan dan kondisi ekonomi ke depan dalam mengukur potensi pendanaan ke depan. Aspek lingkungan perlu diperhatikan sebagai target melaksanakan pembangunan berkelanjutan. Aspek politik tidak lepas dari proses prioritas pembangunan. Aspek legal/hukum sebagai dasar pelaksanaan kegiatan. Serta, aspek etika/budaya menjadi dasar pertimbangan pelayanan yang diberikan.

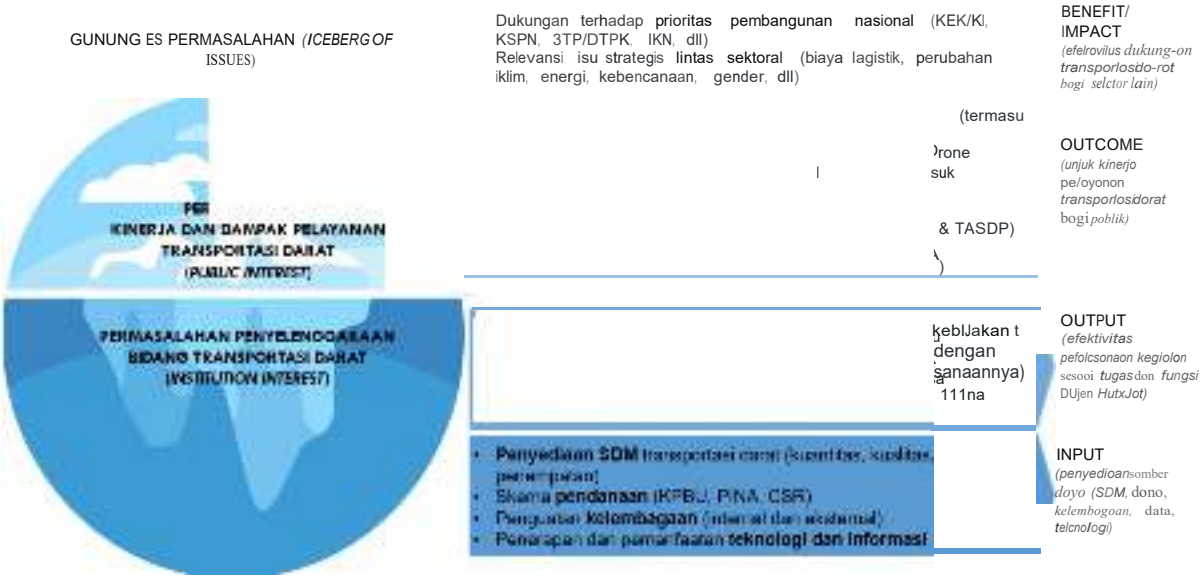



**Gambar 1.1** Lingkungan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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



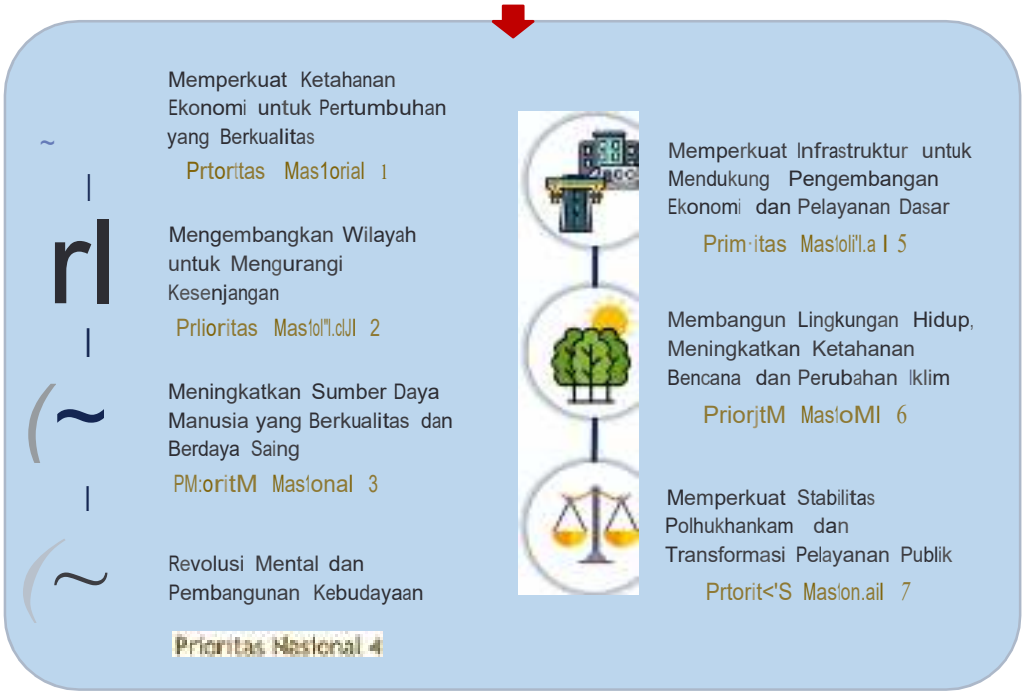

**Gambar 1.2** Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

## 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**



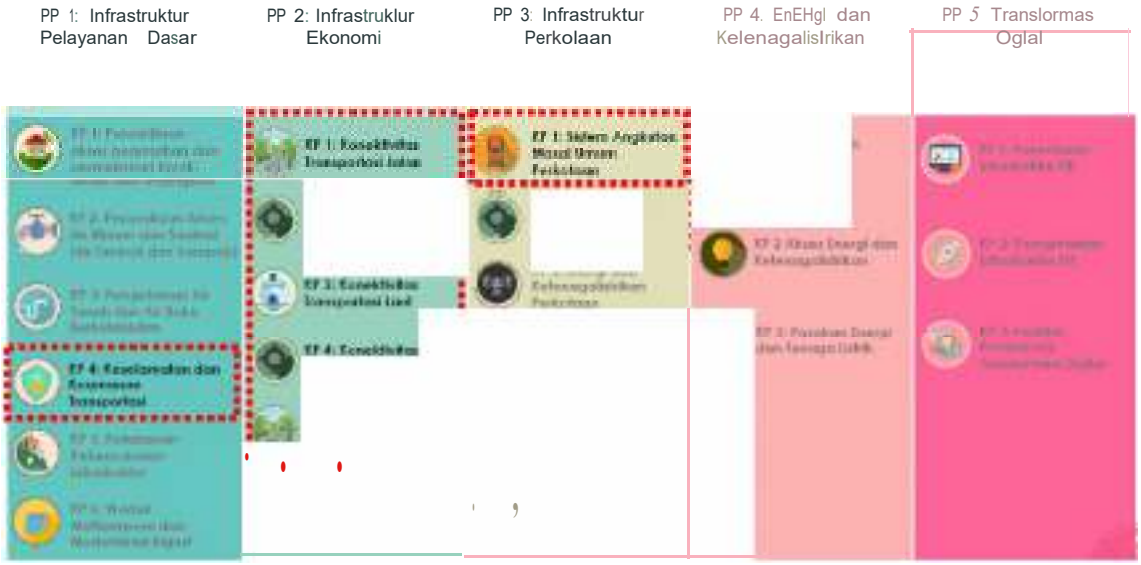

**Gambar 2.1** 7 Visi Presiden RI dan 7 (Tujuh) Agenda Pembangunan Nasional

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

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

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

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




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

## 2.2 Visi dan Misi 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 penyataan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 adalah:

- *Transportasi darat* mencakup peleyenggaraan 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, 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 peranserta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi.

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

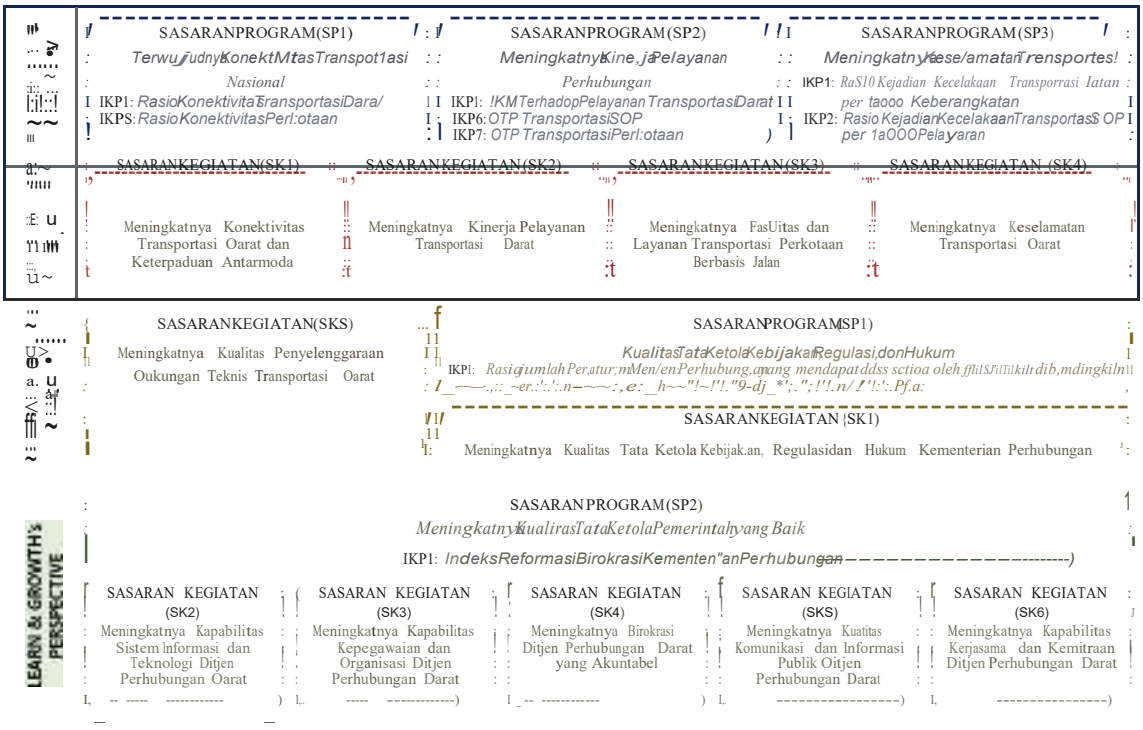
Perumusan tujuan dan sasaran (berikut dengan indikator kinerjanya) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 berbasis pada pendekatan Balanced Scorecard (BSC) seperti yang digunakan pada level Kementerian Perhubungan, yang terdiri dari 4 (empat) perspektif, yakni:

- *Stakeholders Perspective (SP), yang merepresentasikan pencapaian sasaran dampak/manfaat (impact/benefit) yang diinginkan oleh pemangku kepentingan (utamanya adalah publik yang dimandatkan kepada Pemerintah) dari program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi darat yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam konteks transportasi sebagai kebutuhan turunan (derived demand), maka dampak/manfaat yang diharapkan adalah dukungannya (dalam bentuk konektivitas transportasi yang efektif dan efisien) terhadap semua sektor pembangunan nasional (ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan, keamanan);*
- *Customer Perspective (CP), yang menggambarkan pencapaian sasaran hasil (outcome) berupa layanan transportasi darat pada tingkat yang dibutuhkan pengguna (user) dalam hal ketersediaan (existence/accessibility and capacity), pelayanan (time, cost, quality, punctuality, etc), serta keselamatan dan keamanan (safety and security). Kualitas layanan transportasi darat yang baik akan menjadi penentu efisiensi dan efektivitas dari capaian manfaat/dampak yang diinginkan pada level Stakeholders Perspective (SP);*
- *Internal Business Perspective (IBP), yang mewakili mengenai bagaimana proses kerja (business process) yang dilakukan oleh unit kerja/jajaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dalam rangka memberikan layanan transportasi darat yang sesuai harapan/kebutuhan pengguna (costumer perspective/CP) dan berdampak baik dalam mendukung sektor-sektor pembangunan nasional lainnya (stakeholders perspective/SP).*

*Proses kerja ini tidak terlepas dari pelaksanaan tugas dan fungsi dari Ditjen Perhubungan Darat sesuai pasal 135 dan pasal 136 PM 122 Tahun 2018, dimana cakupannya setidaknya terdiri dari (1) perumusan dan pelaksanaan kebijakan, (2) penyusunan NSPK (regulasi), (3) bimtek dan supervisi, (4) evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi darat (penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat).*

- *Secara teoretik, dalam teori manajemen kinerja, IBP menggambarkan tentang bagaimana fungsi manajemen (POAC/planning, organizing, actuating, and controlling) dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam mengelola dan menyelenggarakan bidang transportasi darat.*
- *Learning and Growth Perspective (LGP), yang menerangkan tentang bagaimana upaya yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan mengembangkan modal dasar (basic capital) organisasi agar dapat menjalankan bisnis proses (tugas dan fungsi) secara paripurna.*
- *Mengacu pada teori manajemen kinerja, modal dasar suatu organisasi untuk melaksanakan bisnis (tugas dan fungsinya) disebut sebagai sarana manajemen 5M1I (Man, Money, Machine, Method, Material, and Information).*

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




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

### 2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

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

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

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

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

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

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

### 2.3.2 Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

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

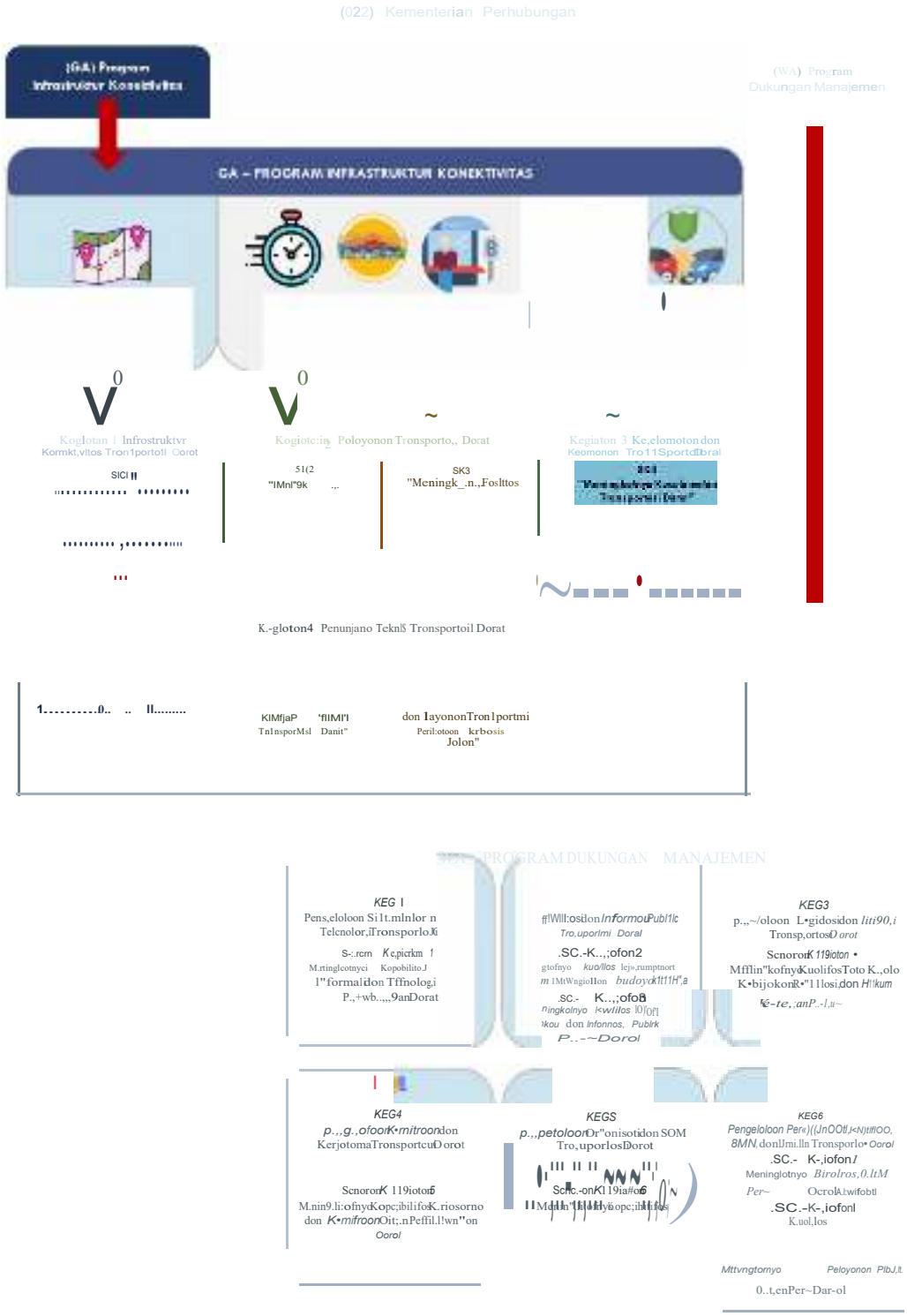
**(GA) Program Infrastruktur Konektivitas**

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

**(WA) Program Infrastruktur Konektivitas**

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

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




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

### 2.3.4 Sasaran

Penjabaran sasaran dan strategi map Ditjen Hubdat yang menjadi tusi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XVI Provinsi Kalimantan Tengah 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 tiggi untuk mencapai sasaran priortas pembangunan.

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

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

## 3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

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

**Gambar 3.2** Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan

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

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

| SASARAN STRATEGIS | ARAH KEBIJAKAN | STRATEGI IMPLEMENTASI |
|---|---|---|
| Terwujudnya Konektivitas Nasional | • Penguatan jaringan transportasi eksisting;<br>• Perluasan jaringan layanan transportasi;<br>• Penguatan transportasi antar moda dan multi moda;<br>• Penerapan *Traffic Demand Management* pada semua layanan transportasi;<br>• Mengoptimalkan pendistribusian barang di seluruh wilayah Indonesia;<br>• Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan KI;<br>• Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal. | Strategi Peningkatan Rasio Konektivitas Transportasi akan dilakukan melalui:<br>• Optimalisasi simpul transportasi eksisting;<br>• Pembangunan simpul transportasi baru;<br>• Pembagian komoditi barang ekspor-impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia;<br>• Reaktivasi jalur moda transportasi;<br>• Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal;<br>• Optimalisasi pendistribusian barang di seluruh wilayah Indonesia;<br>• Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi;<br>• Penyiapan kompetensi keahlian professional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia;<br>• Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia;<br>• Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi<br>• Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi<br>• Penggunaan Traffic Demand Management di seluruh wilayah Perkotaan<br>• Pembangunan sistem basis data dan penggunaan Traffic Demand Management<br>• Kajian peraturan yang mendukung terwujudnya kegiatan multimoda |
| Meningkatnya Indeks Kinerja Pelayanan Perhubungan | • Mengoptimalkan SDM pelayanan sarana dan prasarana;<br>• Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan;<br>• Dukungan terhadap transportasi ramah gender, difabel, dan lansia;<br>• Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana;<br>• Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan pada semua jasa layanan transportasi. | Strategi Peningkatan Kelancaran Lalulintas Darat, KA, Laut, Udara:<br>• Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi;<br>• Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan delay yang terjadi pada sistem layanan transportasi;<br><br>Strategi Peningkatan Utilitas Sarana dan Prasarana Darat, KA, Laut, Udara:<br>• Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi;<br>• Pencatatan jumlah keluhan pengguna layanan pengguna jasa moda transportasi<br>• Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi;<br>• 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;<br>• Pencatatan jumlah keluhan pengguna layanan pengguna jasa moda transportasi perkotaan di wilayah Jabodetabek;<br>• Melakukan pencatatan atas data yang diperoleh untuk bahan evaluasi sistem pengukuran indeks kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi dan peraturan yang telah ada;<br>• Memfasilitasi tersedianya klinik SDM untuk berkontribusi pada pendampingan perbaikan sistem layanan sebagai umpan balik catatan keluhan pengguna layanan jasa transportasi;<br>• Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan di lingkungan Kementerian Perhubungan;<br>• Pengamatan penerapan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan di UPT;<br>• Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penerapan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan di UPT bidang transportasi;<br>• Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan;<br><br>Strategi Peningkatan Keandalan Sarana dan Prasarana Darat, KA, Laut, Udara:<br>• Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi;<br>• Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi;<br>• Mengembangkan prototipe sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi real time OTP;<br>• Membangun SDM yang mampu melakukan desain dan rekayasa teknologi rancang bangun sistem informasi kinerja capaian OTP sektor transportasi;<br>• Membangun SDM yang mampu melakukan analisis dan evaluasi kinerja capaian OTP sektor transportasi;<br>• Melakukan koreksi dan pemberian disinsentitif atas tidak tercapainya target kinerja OTP yang dilakukan oleh operator dan pihak terkait lainnya;<br>• 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;<br>• Pencatatan jumlah pengguna pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan;<br>• Optimalisasi kebutuhan SDM pelayanan dalam pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan;<br>• Penggunaan data dan informasi dalam penerapan pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan.<br><br>Strategi Penurangan Rasio Biaya Transportasi Darat, KA, Laut, Udara terhadap PDRB<br>• 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;<br>• Penegakan hukum;<br>• Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan;<br>• Pembatasan usia sarana prasarana transportasi;<br>• Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan;<br>• Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi;<br>• Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi;<br>• Penyiapan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan;<br>• Edukasi keselamatan transportasi. | Strategi Penurunan Tingkat Fatalitas Kejadian Kecelakaan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara:<br>• Ratifikasi peraturan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan penerbanga;<br>• Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan;<br>• Peningkatan upaya kampanye dan sosialisasi keselamatan transportasi;<br>• Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan perkeretaapian, KIR online, travel data recording;<br>• Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi;<br><br>Strategi Peningkatan Pemenuhan Sarana Keselamatan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara:<br>• Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan;<br>• Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum.<br><br>Strategi Peningkatan Pemenuhan Prasarana Keselamatan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara:<br>• Penyediaan fasilitas ZoSS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan taman edukasi;<br>• Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian;<br>• Pengembangan sistem informasi terkait *security awareness* di setiap lokasi simpul utama transportasi;<br>• Penyediaan fasilitas *baggage x-ray checking* di setiap lokasi simpul utama transportasi; |

| SASARAN STRATEGIS | ARAH KEBIJAKAN | STRATEGI IMPLEMENTASI |
|---|---|---|
| | | • Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi;<br>• Pengembangan sistem online monitoring di setiap simpul utama transportasi.<br><br>Strategi Peningkatan Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara:<br>• Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api;<br>• Penyusunan dan distribusi modul-modul edukasi keselamatan kepada masyarakat (untuk semua moda);<br>• Penyusunan dan sosialisasi modul-modul edukasi *security awareness* kepada masyarakat (untuk semua moda);<br>• Pelatihan petugas keamanan untuk semua moda;<br>• Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda;<br>• 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 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menangani isu strategis nasional tersebut disampaikan pada **Tabel 3.2.**

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

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

***Sumber:*** *Hasil Analisis (2019)*

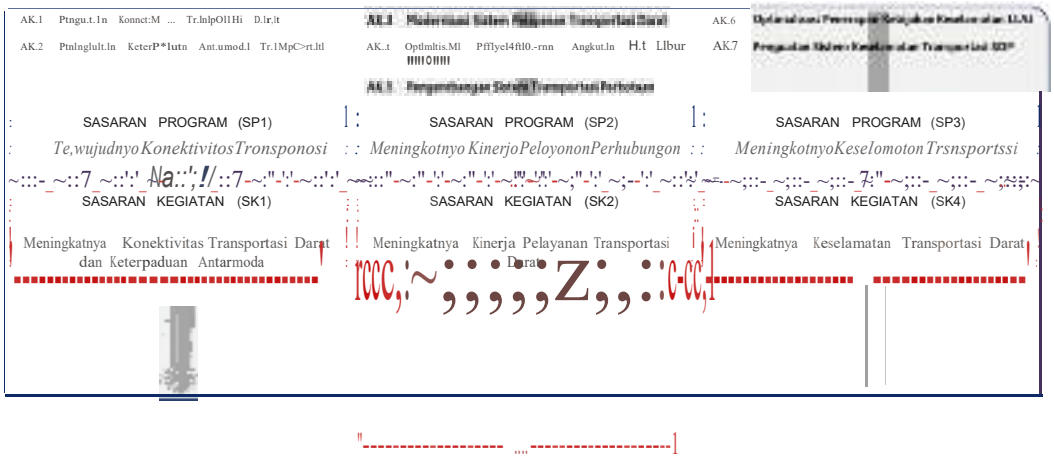
### 3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran

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

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

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

Secara hirarki AK.1 dan AK.2 merupakan arah kebijakan untuk mencapai Sasaran Program 1, yaitu 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.




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

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

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

| SASARAN PROGRAM | ARAH KEBIJAKAN | STRATEGI IMPLEMENTASI | INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT |
|---|---|---|---|
| Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi | Penguatan konektivitas transportasi darat | Pengembangan jaringan transportasi darat pendukung Kawasan Strategis Nasional (KSN) | • Revitalisasi/optimalisasi terminal penumpang dan barang serta pelabuhan SDP eksisting pada jalur utama nasional (PKN, PKW, PKSN) dan pendukung kawasan prioritas nasional (KSPN, KEK, KI);<br>• Pembangunan dan rehabilitasi simpul terminal penumpang/barang dan pelabuhan TSDP untuk menunjang layanan transportasi darat menuju ke kawasan proiritas nasional;<br>• Penguatan jaringan AKAP dan TSDP pendukung konektivitas kawasan prioritas (termasuk subsidi angkutan bus/TSDP penghubung KSPN);<br>• 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;<br>• Pembangunan dan/atau rehabilitasi simpul terminal penumpang dan barang serta pelabuhan SDP (terutama di kawasan DTPK);<br>• Pembangunan kapal penyeberangan dan bus air;<br>• Subsidi operasional angkutan bus (terutama ke kawasan DTPK);<br>• Subsidi penyeberangan perintis (terutama ke kawasan DTPK);<br>• 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;<br>• Pengendalian ODOL pada kawasan strategis/pusat kegiatan eksisting;<br>• 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;<br>• Pelaksanaan subsidi Ro-Ro Long Distance Ferry. |
| | | Pengembangan integrasi pada simpul-simpul transportasi utama nasional | • Pengembangan fasilitas pendukung dan integrasi pada simpul utama transportasi; |

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

| SASARAN PROGRAM | ARAH KEBIJAKAN | STRATEGI IMPLEMENTASI | INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT |
|---|---|---|---|
| Meningkatnya pangsa angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan | Pengembangan sistem transportasi perkotaan | Pengembangan layanan angkutan massal perkotaan berbasis jalan | • Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan berbasis jalan di kota-kota besar dan metropolitan (termasuk ibukota baru) melalui pembangunan *integrated land transport system* (ILTS);<br>• Penyelenggaraan subsidi angkutan massal perkotaan (melalui skema buy the service);<br>• Penguatan integrasi sistem transportasi dan tata ruang perkotaan;<br>• Pengembangan ITS pada kawasan perkotaan;<br>• 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;<br>• 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);<br>• Peningkatan pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan serta prasarana dan sarana keselamatan transportasi jalan dan TSDP pendukung IKN;<br>• Penataan jaringan pelayanan transportasi darat pendukung IKN;<br>• Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi perkotaan IKN. |
| | | Penguatan sistem penyelenggaraan transportasi perkotaan | • Pembinaan dan pendampingan perencanaan angkutan perkotaan (termasuk Technical Assistance melalui Program SUTRINAMA-INDOBUS (hibah);<br>• Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan di wilayah aglomerasi;<br>• Penguatan skema pendanaan pengembangan sistem transportasi perkotaan. |
| Meningkatnya keselamatan dan keamanan transprtasi darat | Optimalisasi penerapan kebijakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan | Penguatan sistem pengawasan keselamatan LLAJ | • Pelaksanaan MRLL pada jaringan jalan nasional;<br>• Implementasi Batas Kecepatan Jalan Nasional;<br>• Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; |

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

***Sumber:*** *Hasil Analisis (2019)*

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

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

## 3.4 Kerangka Regulasi Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024

### 3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat

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

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

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

### 3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat

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

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

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

1. Pengaturan terkait dengan pelayanan transportasi berbasis teknologi informasi. Di mana seiring dengan berkembangan pemanfaatan TIK menuju era Industri 4.0 banyak disrupsi yang mempengaruhi industri transportasi darat, khususnya dalam hal: (1) sistem pembayaran (*FinTech*), termasuk fenomena ASK/ojek online, dan ke depan akan merambah ke sistem pelayanan lainnya, (2) Sistem navigasi lalu lintas yang berbasis informasi terkini (*real-time/smart-driving*) dan otomatis (*autonomic driving*).
2. Pengaturan terkait dengan jenis sarana dan prasarana transportasi baru sesuai perkembangan teknologi untuk mengantisipasi kelangkaan energi (mobil listrik, mobil magnetik, *fuel-cell/hydrogen*), kelangkaan ruang (*drone, Transit Elevated Bus (TEB)*), dan kelangkaan waktu (*high-speed vehicle*).
3. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan keselamatan dan keamanan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan sebagai implementasi dari PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang secara resmi menyerahkan sepenuhnya penyelengaraan transportasi SDP (termasuk di bidang lalu lintas dan angkutan serta keselamatan dan keamanan) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
4. Pengaturan terkait dengan Kelembagaan dan Pendanaan Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan, di mana dengan semakin besarnya proporsi masyakarat yang tinggal di wilayah perkotaan (mendekati 60% di

Tahun 2024) maka isu mengenai transportasi perkotaan akan semakin besar. Terbatasnya kemampuan pendanaan dan kelembagaan yang dimiliki oleh Daerah, menyebabkan kebutuhan akan peran Pemerintah menjadi sangat besar, baik secara kelembagaan (melalui pembentukan Badan Pengelola Transportasi Perkotaan) maupun bantuan pendanaan (baik untuk investasi maupun subsidi operasional.

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

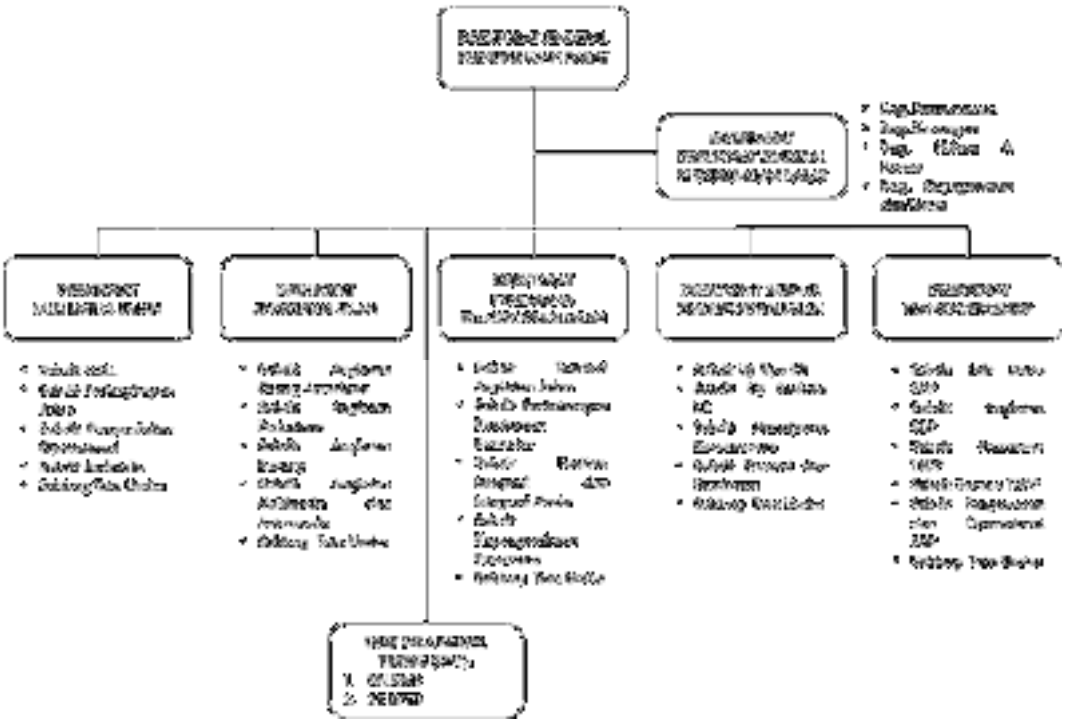
**Tabel 3.4** Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

| NO | ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI | URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISITING, KAJIAN, DAN PENELITIAN | UNIT PENANGGUNGJAWAB | UNIT TERKAIT/INSTITUSI | TARGET PENYELESAIAN |
|---|---|---|---|---|---|
| | | SUB SEKTOR PERHUBUNGAN DARAT | | | |
| 1 | Revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | a. Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor;<br>b. Perkembangan jenis angkutan berbasis teknologi informasi (*online*);<br>c. Perkembangan di masyarakat mengenai sepeda motor sebagai alat transportasi umum; dan<br>d. Kewenangan penyelenggaraan Terminal dan UPPKB oleh Pihak Ketiga. | Kementerian Perhubungan | a. POLRI;<br>b. Kementerian Perindustrian; dan<br>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<br>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<br>b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. | Tahun 2021 |
| 4 | Penyusunan Peraturan Presiden tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) | | Kementerian Perhubungan | a. Kementerian PPN/Bappenas;<br>b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;<br>c. POLRI; dan<br>d. Kementerian Kesehatan. | Tahun 2020 |

## 3.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024

### 3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Transportasi Darat

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



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

### 3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Transportasi Darat

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

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

Sejalan dengan impian mewujudkan Indonesia Emas 2045 yang akan ditopang dengan mewujudkan Pemerintahan Kelas Dunia (Wior/d Class Government), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga berkomitmen untuk melakukan perubahan-perubahan guna mewujudkan pemerintahan yang gesit (agi/egovernment) melalui penataan kelembagaan, dimana hal ini sejalan dengan arahan Presiden untuk melakukan penyederhanaan birokrasi yang bertujuan untuk mempercepat pengambilan keputusan khususnya terkait proses perizinan dan pelayanan masyarakat diberbagai bidang. Dengan dialihkan/ disetarakannya

jabatan Eselon 111 dan Eselon IV, maka fungsi dan peran Unit Pelaksana Teknis (UPT) sangat strategis dan perlu diperkuat guna meningkatkan efektifitas, kinerja dan layanan dalam penyelenggaraan transportasi darat

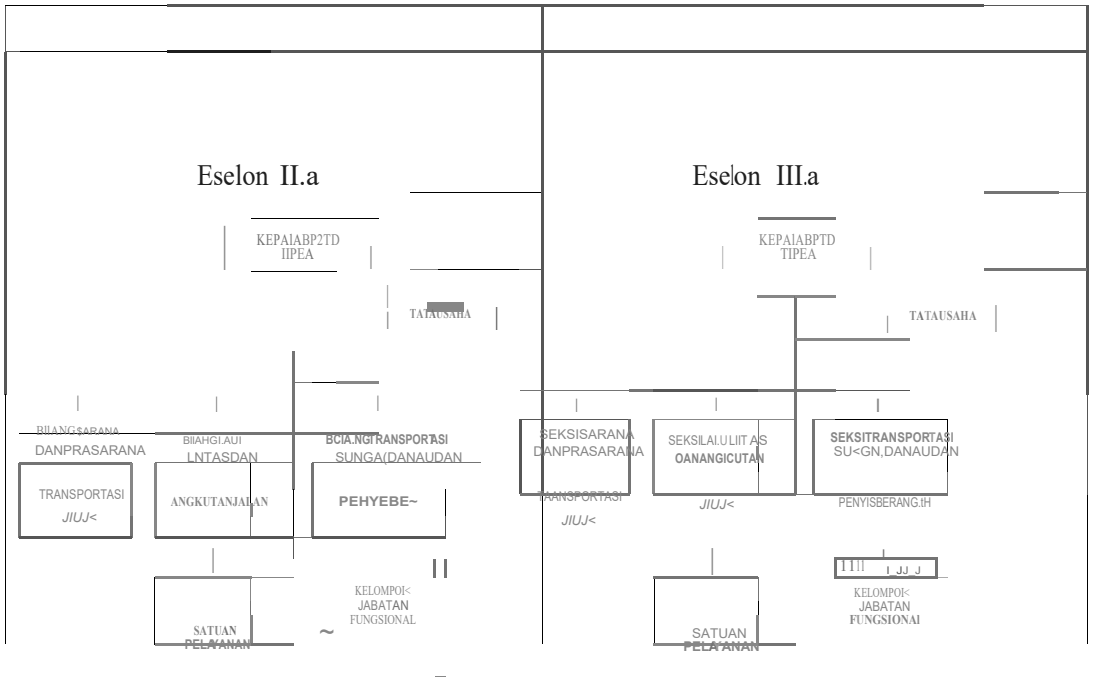
Dalam upaya meningkatkan peran transportasi sebagai urat nadi perekonomian dan menunjang kehidupan berbangsa dan bernegara, di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah dibentuk 25 Unit Pelaksana Teknis (UPT) yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) sebagai kepanjangan tangan Pemerintah Pusat di daerah, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Maksud dibentuknya BPTD adalah untuk meningkatkan kesinambungan dan kualitas penyelenggaraan transportasi darat serta tata kelola hasil pembangunan sarana dan prasarana perhubungan darat di daerah, dimana konektifitas dan aksesibilitas yang handal dan terjangkau menjadi harapan yang selalu up to date seiring tuntutan masyarakat akan peningkatan kinerja dan layanan.

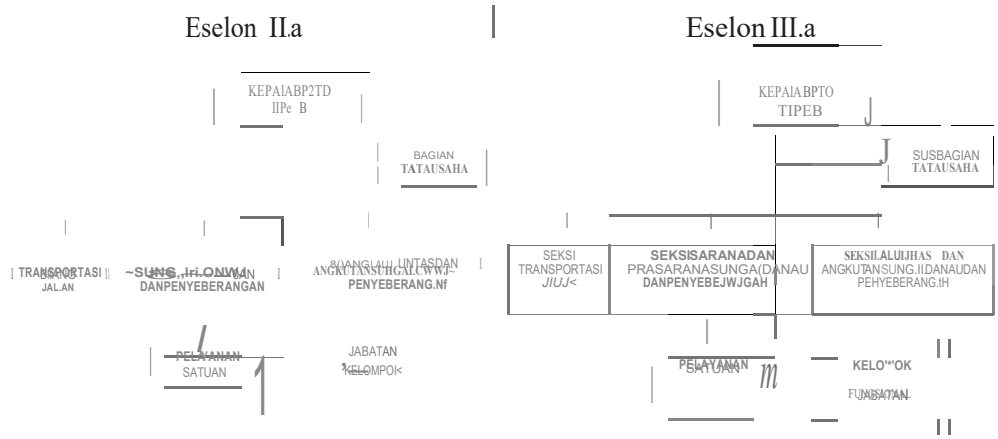
Kondisi saat ini, dengan kelembagaan BPTD yang ada harapan akan peningkatan kinerja dan layanan di bidang perhubungan darat belum sepenuhnya dapat direspon dengan cepat dan diwujudkan. Kondisi tersebut terjadi mengingat cakupan wilayah kerja BPTD yang luas tidak seimbang dengan jumlah sumber daya manusia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

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

| NO | UNIT | PROVINSI | TIPE |
|---|---|---|---|
| 1. | B2PTD WILAYAH II | PROVINSI SUMATERA UTARA | A |
| 2. | B2PTD WILAYAH VIII | PROVINSI LAMPUNG | A |
| 3. | B2PTD WILAYAH IX | PROVINSI SUMATERA SELATAN | A |
| 4. | B2PTD WILAYAH XI | PROVINSI BANTEN | A |
| 5. | B2PTD WILAYAH XII | PROVINSI JAWA BARAT | A |
| 6. | B2PTD WILAYAH XIII | PROVINSI JAWA TENGAH | A |
| 7. | B2PTD WILAYAH XV | PROVINSI JAWA TIMUR | A |
| 8. | B2PTD WILAYAH XVI | PROVINSI BALI | A |
| 9. | B2PTD WILAYAH XXV | PROVINSI SULAWESI SELATAN | A |
| 10. | B2PTD WILAYAH XXII | PROVINSI KALIMANTAN TIMUR | A |
| 11. | B2PTD WILAYAH XXX | PROVINSI MALUKU | B |

| NO | UNIT | PROVINSI | TIPE |
|---|---|---|---|
| 1. | BPTD WILAYAH I | PROVINSI ACEH | A |
| 2. | BPTD WILAYAH III | PROVINSI SUMATERA BARAT | A |
| 3. | BPTD WILAYAH IV | PROVINSI RIAU | A |
| 4. | BPTD WILAYAH V | PROVINSI KEPULAUAN RIAU | B |
| 5. | BPTD WILAYAH VI | PROVINSI JAMBI | A |
| 6. | BPTD WILAYAH VII | PROVINSI BENGKULU | A |
| 7. | BPTD WILAYAH X | PROVINSI BANGKA BELITUNG | A |
| 8. | BPTD WILAYAH XIV | PROVINSI D.I YOGYAKARTA | A |
| 9. | BPTD WILAYAH XVII | PROVINSI NUSA TENGGARA BARAT | A |
| 10. | BPTD WILAYAH XVIII | PROVINSI NUSA TENGGARA TIMUR | B |
| 11. | BPTD WILAYAH XIX | PROVINSI KALIMANTAN BARAT | A |
| 12. | BPTD WILAYAH XX | PROVINSI KALIMANTAN SELATAN | A |
| 13. | BPTD WILAYAH XXI | PROVINSI KALIMANTAN TENGAH | A |
| 14. | BPTD WILAYAH XXIII | PROVINSI KALIMANTAN UTARA | A |
| 15. | BPTD WILAYAH XXIV | PROVINSI SULAWESI TENGGARA | A |
| 16. | BPTD WILAYAH XXVI | PROVINSI SULAWESI BARAT | A |
| 17. | BPTD WILAYAH XXVII | PROVINSI SULAWESI TENGAH | A |
| 18. | BPTD WILAYAH XXVIII | PROVINSI GORONTALO | A |
| 19. | BPTD WILAYAH XXIX | PROVINSI SULAWESI UTARA | B |
| 20. | BPTD WILAYAH XXXI | PROVINSI MALUKU UTARA | B |
| 21. | BPTD WILAYAH XXXII | PROVINSI PAPUA | A |
| 22. | BPTD WILAYAH XXXIII | PROVINSI PAPUA BARAT | A |


Eselon II.a
KEPAIABP2TD
IIPEA
TATAUSAHA
DANPRASARANA
TRANSPORTASI
JIUJ<
LNTASDAN
ANGKUTANJALAN
SUNGA(DANAUDAN
PEHYEBE~
SATUAN
KELOMPOI<
JABATAN
FUNGSIONAL
Eselon III.a
KEPAIABPTD
TIPEA
TATAUSAHA
SEKSISARANA
DANPRASARANA
JIUJ<
SEKSILAI.ULIIT AS
OANANGICUTAN
JIUJ<
SEKSITRANSPORTASI
SU<GN,DANAUDAN
PENYISBERANG.tH
SATUAN
KELOMPOI<
JABATAN
FUNGSIONAI


Eselon II.a
KEPAIABP2TD
IIPe B
BAGIAN
TATAUSAHA
TRANSPORTASI
JALAN
DANPENYEBERANGAN
PENYEBERANG.Nf
SATUAN
JABATAN
Eselon III.a
KEPAIABPTO
TIPEB
SUSBAGIAN
TATAUSAHA
SEKSI
TRANSPORTASI
JIUJ<
SEKSISARANADAN
PRASARANASUNGA(DANAU
DANPENYEBEJWJGAH
ANGKUTANSUNG.II.DANAUDAN
PEHYEBERANG.tH
SATUAN
KELO'"OK

**Gambar 3.5** Struktur Organisasi BP2TD dan BPTD

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

**b. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba**

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

keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan Danau dan Penyeberangan serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

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

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

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

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

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

c. **Pembentukan Badan Layanan Umum Nasional sebagai Pengelola Subsidi (Buy The Service) serta pengembangan Transportasi Perkotaan**

- Dalam melaksanakan pengelolaan subsidi transportasi perkotaan serta pengembangan layanan, diperlukan suatu badan taktis yang bertindak sebagai perpanjangan Pemerintah (tingkatan stratejik) dalam mengelola layanan. Contoh PT. Transjakarta sebagai pengelola layanan transportasi perkotaan (sebelumnya berbentuk UPTD);
- Dalam menjalankan Program Buy the Service di tahun 2020, Ditjen Perhubungann Darat berkontrak dengan pihak ke-3 (Manajemen Pengelola) untuk menjadi perpanjangan tangan dalam mengelolalayanan (operasional, mon/taring dan evaluasi), namun Manajemen Pengelola memiliki keterbatasan dalam pengelolaan keuangan. Sebagai contoh PT. Transjakarta dapat bekerjasama dengan pihak ke-3 untuk memanfaatkan bus sebagai media iklan, pendapatan tersebut kemudian digunakan kembali untuk pengembangan layanan. Fleksibilitas pengelolaan keuangan oleh PT. Transjakarta memungkinkan beban subsidi layanan transportasi perkotaan dapat berkurang atau layanan dapat makin berkembang karena sumber pendapatan/pengurang subsidi bukan hanya dari tiket penumpang (Pare Box) namun juga sumber pendapatan lain (ron fare box);
- Dengan demikian diperlukan suatu Badan Layanan Umum Nasional yang bisa menjalankann peran pengelolaan subsidi angkutan perkotaan serta pengembangan [ayanan. Badan Layanan Umum Nasional memungkinkan pendanaan bukan hanya dari APBN dan pengelolaan yang lebih profesional;
- Pemerintah Pusat dapat menjalankan peran pembinaan serta bimbingan teknis kepada Pemerintah Daerah dalam menyiapkan Rencana Mobilitas Perkotaan serta kelembagaan transportasi perkotaan.

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

## BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

### 4.1 Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 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 perioda 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 4.1**

**Tabel 4.1** Target Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020-2024

| SASARAN KEGIATAN | | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | | SATUAN | BASELINE 2019 | TARGET S.D 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| SK1 | Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi | IKK1.1 | Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan | % | 100 | 100 |
| | | IKK1.2 | Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda | Lokasi | 0 | 0 |
| | | IKK1.3 | Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi | Lokasi | 1 | 3 |
| | | IKK1.4 | Jumlah penyediaan fasilitas pendukung dan integrasi moda | Lokasi | 0 | 3 |
| | | IKK1.5 | Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan | % | 100 | 100 |
| | | IKK1.6 | Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi | lokasi | 2 | 14 |
| SK2 | Meningkatnya pelayanan transportasi darat | IKK2.1 | Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di terminal tipe-A | % | 80 | 80 |
| | | IKK2.2 | Persentase penerapan SMART terminal tipe-A | % | 0 | 80 |
| | | IKK2.3 | Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP | % | 80 | 80 |
| 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 | % | 20 | 15 |
| | | IKK3.3 | Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan | Lokasi | 9 | 52 |
| | | IKK3.4 | Jumlah ketersediaan taman edukatif | Lokasi | 0 | 0 |
| | | IKK3.5 | Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan | Orang | 500-1000 | 5000 |
| | | IKK3.6 | Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai | unit | 1 | 3 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | standar internasional (UN-ECE)* | | | |
| | | IKK7a | Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor | % | 100 | 100 |
| | | IKK7b | Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan alur pelayaran SDP | lokasi | 1 | 20 |
| SK5 | Meningkatnya Kualitas Penyelengaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat | IKK5.1 | Kualitas penyelengaraan dukungan teknis transportasi darat | Nilai | 80 | 90 |
| | | | PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN | | | |
| SK6 | Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel | IKK6.1 | Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat | Nilai | 85 | 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 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 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 Instasi Pemerintah) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 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 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 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 Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Secara umum target keluaran yang diinginkan dari masing-masing kegiatan tersebut diarahkan untuk mendukung pencapaian sasaran kegiatan dan program penyelenggaraan transportasi darat selama perioda 2020-2024.

Secara lebih detail rincian tentang lokasi pelaksanaan kegiatan brikut dengan usulan kebutuhan pendanaannya disampaikan pada **Lampiran 2.** Usulan output kegiatan yang

disampaikan merupakan pelaksanan/implementasi di lapangan dari arah kebijakan dan strategi yang telah disampaikan pada **Bab 3.**

**Tabel 4.2** Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 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 | 9 |
| | Pelayanan Angkutan Pemadu Moda/Antarmoda pada Kawasan Strategis Nasional (KSN) dan Wisata Nasional Lainya, Bandar Udara, Pelabuhan, dan Stasiun Kereta Api | Layanan | 0 |
| | Kewajiban Penyelenggaraan Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang di Jalan | Trayek | - |
| | Pemberian Bus Bantuan | Unit | 0 |
| | Pembangunan Terminal Tipe-A dan Terminal Barang | Lokasi | 3 |
| | Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda | Lokasi | 1 |
| | Penyelenggaraaan Keperintisan Angkutan Penyeberangan | Lintas | 2 |
| | Pelayanan *Long Distance Ferry* | Lintas | 1 |
| | Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis | Unit | 0 |
| | Pembangunan Bus Air | Unit | 1 |
| | Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan | Lokasi | 6 |
| | Pembangunan Pelabuhan Sungai | Lokasi | 10 |
| | Pembangunan Pelabuhan Danau | Lokasi | 1 |
| | Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (*buy the service*) | Lokasi | 1 |
| **4638** | **Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat** | | |
| | Rehabilitasi/Peningkatan Terminal | Lokasi | 1 |
| | Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan | Lokasi | 1 |
| | Rehabilitasi Pelabuhan Sungai | Lokasi | 10 |
| | Rehabilitasi Pelabuhan Danau | Lokasi | 1 |
| | Digitalisasi Terminal | Lokasi | 1 |
| | Pengembangan Sistsm Angkutan Umum Massal/ILTS | Lokasi | 0 |
| **4639** | **Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat** | | |
| | Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan | Unit | 961.684 |
| | Pemeliharaan Perlengkapan Jalan | Provinsi | 14 |
| | Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan | Lokasi | 0 |
| | Penanganan Perlintasan Sebidang | Lokasi | 0 |
| | Rehabilitasi UPPKB | Lokasi | 2 |
| | Pembangunan UPPKB | Lokasi | 0 |
| | Pembangunan Implementasi Batas Kecepatan | Lokasi | 1 |
| | Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) | Lokasi | 2 |
| | Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) | Lokasi | 81 |
| | Pembangunan Taman Edukasi | Lokasi | 1 |
| | Penyelenggaraan Pekan Keselamatan Nasional | Lokasi | 1 |

| NO | PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS/PROYEK TAHUN 2020-2024 | SATUAN | TARGET S.D 2024 |
|---|---|---|---|
| | Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor | Lokasi | 14 |
| | Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) | Lokasi | 0 |
| | Pembangunan Halte Sungai | Lokasi | 13 |
| | Pembangunan Sistem Pemantauan Lalu Lintas Kapal SDP | Lokasi | 1 |
| | Pengadaan Rambu Sungai dan Danau | Lokasi | 2 |
| | Pemberian Bantuan Peralatan Pelayaran SDP | Lokasi | 14 |
| | Pembangunan Kapal Patroli *Multipurpose* | Unit | 1 |
| **4640** | **Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat** | | |

## 4.2 Kerangka Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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 Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 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 Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020-2024

| KODE1 | PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGI | APBN (Rp Miliar) | | | | | TOTAL[7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4637 | Kegialan Inlraslruktur Konektivilas Transporlasi Dara! | 2.335,68 | 4.097,47 | 4.048,22 | 4.293,02 | 4.966,42 | 19.740,81 |
| 4638 | Kegiatan Pelayanan Transporlasi Dara! | sn,86 | 1.563,10 | 1.485,03 | 1.248,00 | 917,30 | 5.791,30 |
| 4639 | Kegialan Keselamatan dan Keamanan Transporlasi Darat | 871,09 | 2.318,60 | 2.570,09 | 2.893, 12 | 2.695,84 | 11.348,74 |
| 4640 | Kegiatan Penunjang Teknis Transporlasi Darat | 4,92 | 4,92 | 4,92 | 4,92 | 5,31 | 25,00 |

# BAB 5 PENUTUP

## 5.1 Kesimpulan

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

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

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

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

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

## 5.2 Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020-2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024.

Untuk implementasi Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 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 Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 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 Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat 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 Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat Tahun 2020-2024 ini setidak-tidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan Tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui 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 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (good gove

# Matrix Kerangka Kinerja dan Pendanaan Sub Sektor Transportasi Darat T.A 2020-2024

| KODE | PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS | LOKASI | SATUAN | VOLUME | | | | | TOTAL | APBN(RpMiliar) | | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| **GA** | **ProgramInfrastrukturKonektivitas** | | | | | | | | | | | | | | |
| **4637** | **KegiatanInfrastrukturKonektivitasTransportasiDarat** | | | | | | | | | | | | | | |
| 01 | PenyelenggaraanKeperintisanAngkutanJalan<br>*(PN5-InfrastrukturKonektivitas)* | Kab.Bengkayang<br>Kab. Sintang<br>Kab. Ketapang<br>Kab. Putussibau | Ritase | 3.100 | 2.840 | - | - | - | | 0,86 | 1,52 | | | | |
| 02 | PelayananAngkutanPemaduModa/AntarmodaPadaKawasanStrategisNasional(KSN) danWisataNasionalLainnya,BandarUdara,Pelabuhan,danStasiunKeretaApi | | Layanan | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 03 | KewajibanPenyelenggaraanPelayananPublikUntukAngkutanBarangdiJalan | | Layanan | | | | | | | | | | | | |
| 04 | Pembangunan*ArterialTransportManagemntSystem*(AtMS) | | Lokasi | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 05 | PemberianBusBantuan | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| 06 | PembangunanTerminalTipe-AdanTerminalBarang | | Lokasi | | | | | | | | | | | | |
| | 13 *PembangunanTerminalTipe-A singkawang* | Singkawang | *Unit* | - | - | 1 | 1 | - | 2 | - | - | 40 | 22 | - | 62 |
| | *Pembagunan TBI Aruk* | Sambas | *Unit* | - | - | 1 | 1 | - | 2 | - | - | 39,4 | 15 | - | 54,4 |
| | *Pembagunan TBI Sungai Kelik* | Sintang | *Unit* | - | - | - | 1 | 1 | 2 | - | - | 50 | 98 | - | 148 |
| | *Pembagunan TBI Nanga Badau* | Kapuas Hulu | *Unit* | - | - | 1 | 1 | - | 2 | - | - | 44,2 | 15 | - | 59,2 |
| 07 | PembangunanFasilitasPendukungdanIntegrasiModa | | Lokasi | | | | | | | | | | | | |
| 08 | PenyelenggaraanKeperintisanAngkutanPenyeberangan<br>*(PN5-InfrastrukturKonektivitas)* | | Layanan | | | | | | | | | | | | |
| 09 | PelayananLongDistanceFerryJakarta-Surabaya<br>*(PN5-InfrastrukturKonektivitas)* | | Layanan | | | | | | | | | | | | |
| 10 | PembangunanKapalPenyeberanganPerintis | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| | 16 *PembangunankapalpenyeberanganCadanganPerintisKBI*<br>*(PN5-InfrastrukturKonektivitas)* | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| | 27 *PembangunankapalpenyeberanganCadanganPerintisKTI*<br>*(PN5-InfrastrukturKonektivitas)* | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| 11 | PembangunanBusAir | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| | 6 *PembangunanBusAir* | | *Unit* | - | - | - | - | - | - | -- | - | - | - | - | - |
| | 7 *PembangunanBusAir* | | *Unit* | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 12 | PembangunanPelabuhanPenyeberangan | | Lokasi | | | | | | | | | | | | |
| | *Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan* | Sejangkung | *Unit* | - | - | 1 | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - |
| 13 | PembangunanPelabuhanSungai | | Lokasi | | | | | | | | | | | | |
| | 8 *PembangunanPelabuhanSungai* | Tanjung Saleh | *Unit* | - | - | 1 | | | 1 | | | - | | | |
| | 10 *PembangunanPelabuhanSungai* | Semitau | *Unit* | - | - | 1 | | | 1 | | | 10 | | | 10 |
| | 11 *PembangunanPelabuhanSungai* | Seponti | *Unit* | - | - | 1 | | | 1 | | | - | | | |
| | 12 *PembangunanPelabuhanSungai* | Kemboja | *Unit* | - | - | 1 | 1 | 1 | 3 | | | 10 | 10 | 13,66 | 36,66 |
| | 16 *PembangunanPelabuhanSungai* | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 32 | *PembangunanPelabuhanSungai* | kalbar | *Unit* | | | 1 | - | - | | - | - | - | - | - | - |
| | 33 | *PembangunanPelabuhanSungai* | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| 14 | PembangunanPelabuhanDanau | | | Lokasi | | | | | | | | | | | | |
| 15 | SubsidiAngkutanUmumMassalPerkotaan(*BuyTheService*) | | | Lokasi | | | | | | | | | | | | |
| **4638** | **KegiatanPelayananTransportasiDarat** | | | | | | | | | | | | | | | |
| **KODE** | **PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS** | | **LOKASI** | **SATUAN** | **VOLUME** | | | | | **TOTAL** | **APBN(RpMiliar)** | | | | | **TOTAL** |
| | | | | | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | |
| 01 | Rehabilitasi/PeningkatanTerminal | | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| 02 | RehabilitasiPelabuhanPenyeberangan | | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| | | RehabilitasiPelabuhanPenyeberangan | Ketapang | *Unit* | | | 1 | | | | | | 0,8 | | | 0,8 |
| 03 | RehabilitasiPelabuhanSungai | | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| | *4* | *RehabilitasiPelabuhanSungai* | Rasau Jaya | *Unit* | | 1 | 1 | | | | | 12,67 | 12,43 | | | 25 |
| | *10* | *RehabilitasiPelabuhanSungai* | Teluk Batang | *Unit* | | 1 | 1 | | | | | 9,25 | 28,54 | | | 37,79 |
| | *32* | *RehabilitasiPelabuhanSungai* | Sungai Ringin | *Unit* | | 1 | 1 | | | | | 4,64 | 12 | | | 16,64 |
| | *35* | *RehabilitasiPelabuhanSungai* | Nanga Silat | *Unit* | 1 | 1 | | | | | 8,48 | 13 | 30 | | | 51,48 |
| | *42* | *RehabilitasiPelabuhanSungai* | Siantan | *Unit* | | | 1 | | | | | | 30 | | | 30 |
| | *43* | *RehabilitasiPelabuhanSungai* | Bardan | *Unit* | | | 1 | | | | | | 30 | | | 30 |
| | *44* | *RehabilitasiPelabuhanSungai* | Sei. Raya | *Unit* | | | 1 | 1 | 1 | | | | 20 | 20 | 32,89 | 72,89 |
| | | *Rehabilitasi Pelabuhan Sungai* | Nanga Pinoh | *Unit* | | | 1 | 1 | 1 | | | | 20 | 20 | 39,27 | 79,27 |
| | | *Rehabilitasi Pelabuhan Sungai* | Teluk Melano | *Unit* | | | 1 | 1 | 1 | | | | 15 | 15 | 14,4 | 44,4 |
| 04 | RehabilitasiPelabuhanDanau | | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| | *5* | *RehabilitasiPelabuhanDanau* | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| 05 | DigitalisasiTerminal | | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| 06 | PengembanganSistemAngkutanUmumMassal/ILTS | | | Lokasi | | | | | | | | | | | | |
| | 32 | *PengembanganIntegratedLandTransportSystemdiPontianak (PN5-TransportasiPerkotaan)* | | *Lokasi* | | | | | | | | | | | | |
| **4639** | **KegiatanKeselamatandanKeamananTransportasiDarat** | | | | | | | | | | | | | | | |
| 01 | PengadaandanPemasanganPerlengkapanJalan *(PN5-KeselamatandanKeamananTransportasi)* | | Kalbar | Ruas | 16 | 8 | 13 | 20 | 24 | 81 | 54 | 18,1 | 36 | 50 | 60 | 218,1 |
| 02 | PemeliharaanPerlengkapanJalan | | Kalbar | Ruas | 3 | 18 | 20 | 20 | 20 | 81 | 0,6 | 4,2 | 3,5 | 5 | 5 | 18,3 |
| 03 | PerbaikanLokasiRawanKecelakaan | | Kalbar | Lokasi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 04 | PenangananPerlintasanSebidang | | Kalbar | Lokasi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 05 | RehabilitasiUPPKB | | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| | *4* | *RehabilitasiUPPKB satong* | kalbar | *Unit* | - | - | - | 1 | 1 | 2 | - | - | - | 16,1 | 16,1 | 32,1 |
| | *77* | *RehabilitasiUPPKB Sintang* | kalbar | *Unit* | - | - | 1 | - | - | 1 | - | - | 7,3 | - | - | 7,3 |
| | | *Rehabilitasi UPPKB Siantan* | Kalbar | *Unit* | - | - | 1 | - | - | 1 | - | - | 13,3 | - | - | 13,3 |
| 06 | *8* | *PembangunanUPPKB* | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| | *29* | *PembangunanUPPKB* | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| 07 | PembangunanImplementasiBatasKecepatan | | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| | *7* | *PembangunanImplementasiBatasKecepatan(Nasional)di KalimantanBarat* | Kalbar | *Unit* | 0 | 0 | 10 | 10 | 10 | 30 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| 08 | PembangunanRuteAmanSelamatSekolah(RASS) | | Kalbar | Unit | 0 | 0 | 10 | 10 | 10 | 30 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 6 |
| 09 | PembangunanZonaSelamatSekolah(ZoSS) | | Kalbar | Unit | 0 | 0 | 40 | 40 | 40 | 120 | 0 | 0 | 20 | 20 | 20 | 60 |
| 10 | PembangunanTamanEdukasi | | | Unit | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11 | PenyelenggaraanPekanKeselamatan | 4 | *Lokasi* | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0 | 0,3 | 1 | 1 | 1 | 3,5 |
| 13 | PencetakanBuktiLulusUjiBerkalaElektronik | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| 14 | PengadaanAlatKalibrasiUjiBerkalaKendaraanBermotor | | *Unit* | | | | | | | | | | | | |
| 15 | PenyediaanSaranaBantuNavigasiPelayaran(SBNP) | | Unit | | | | | | | | | | | | |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | Kota Singkawang | *Unit* | -- | -- | 15 | - | - | 15 | | - | 0,21 | | | 0,21 |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | Kab. Sintang | *Unit* | - | - | 500 | - | - | 500 | | - | 7,14 | | | 7,14 |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | Kab. Sekadau | *Unit* | - | - | 100 | - | - | 100 | | - | 1,42 | | | 1,42 |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | Kab. Sanggau | *Unit* | - | - | 300 | - | - | 500 | | - | 4,28 | | | 4,26 |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | Kab. Landak | *Unit* | -- | - | 40 | - | - | 40 | | - | 0,57 | | | 0,57 |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | Kab. Kapuas Hulu | *Unit* | - | - | 100 | - | - | 100 | | - | 1,42 | | | 1,42 |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | KalBar | *Unit* | - | - | 1 | - | - | 1 | | - | 0,014 | | | 0,014 |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | Kab. Kubu Raya | *Unit* | - | 73 | - | - | - | 75 | | 1,32 | - | | | 1,32 |
| | Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai | Kab. Sambas | *Unit* | - | - | 20 | - | - | 20 | | | 0,285 | | | 0,285 |
| 16 | PembangunanHalteSungai | | Lokasi | | | | | | | | | | | | |
| | PembangunanHalteSungai | Kota Pontianak | *Unit* | | | 4 | | | 4 | | | 12,50 | | | 12,50 |
| | PembangunanHalteSungai | Kab. Sintang | *Unit* | | | 10 | 10 | 10 | 30 | | | 25 | 25 | 25 | 75 |
| | PembangunanHalteSungai | Kab. Sekadau | *Unit* | | | 7 | | | 7 | | | 17,50 | | | 17,50 |
| | PembangunanHalteSungai | Kab. Landak | *Unit* | | | 1 | | | 1 | | | 2,50 | | | 2,50 |
| | PembangunanHalteSungai | Kab. Kapuas Hulu | *Unit* | | | 7 | | | 7 | | | 17,50 | | | 17,50 |
| | PembangunanHalteSungai | Kab. Kubu Raya | *Unit* | | | 7 | 7 | | 14 | | | 17,50 | 17,50 | | 35 |
| | PembangunanHalteSungai | Kab. Sambas | *Unit* | | | 7 | | | 7 | | | 17,50 | | | 17,50 |
| | PembangunanHalteSungai | Kab. Kayong Utara | *Unit* | | | 6 | | | 6 | | | 15 | | | 15 |