



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

REVISI

Rencana Strategis

BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN
WILAYAH JAKARTA DAN BANTEN

2020 - 2024

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan kehadirat Allah Tuhan yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita sehingga penyusunan Rencana Strategis (RENSTRA) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020 – 2024 sesuai dengan PERMEN PPN/KEPALA BAPPENAS NO. 5, BN 2019/NO.633 tentang tata cara penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024 dapat diselesaikan dengan baik.

Rencana Strategis ini merupakan bentuk kinerja dari Kementerian Perhubungan dan secara khusus di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Sesuai kebijakan pemerintah Joko Widodo dengan Kabinet Kerja dan jenis pembangunan yang harus dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan yaitu sesuai dengan Rencana Strategis Program Ripnas, sesuai dengan Program Strategis Nasional dan sesuai dengan penugasan khusus. Hal tersebut yang menjadi acuan dari setiap kegiatan pembangunan yang dilakukan.

Pada Juni 2021, terdapat rekomendasi dari Kementerian PAN dan RB untuk mereviu indikator kinerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian agar dapat berorientasi outcome baik eselon I, II dan Balai. Untuk itu telah ditetapkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian nomor HK.209/2/6/DJKA/2021 tentang Indikator Kinerja Program dan Indikator Kinerja Kegiatan Unit Kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dimana telah dilakukan perubahan indikator kinerja agar berorientasi outcome. Berkenaan dengan hal tersebut, maka perlu dilakukan revisi Rencana Strategis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api untuk menyesuaikan indikator kinerja kegiatan dan target pada periode 2020-2024.

Renstra ini memuat program yang direncanakan dan akan dilaksanakan secara substansi juga sejalan dengan Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan 2020 –2024 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional 2020-2024.

Jakarta, Juni 2021

KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN
WILAYAH JAKARTA DAN BANTEN



RODE PAULUS G. P., S.SiT.,M.T

Pembina (IV/a)

NIP. 19751109 199903 1 002

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Kondisi Umum.....	2
1.1.1 Posisi Dokumen Renstra Balai 2020-2024	3
1.1.2 Kondisi Eksisting Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	4
1.1.3 Capaian Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2015-2019	5
1.1.4 Hasil Aspirasi Masyarakat Terkait Dukungan Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Publik	29
1.2. Potensi dan Permasalahan	30
1.2.1 Isu dan Lingkungan Strategis	30
1.2.2 Perkembangan Lingkungan Strategis	31
1.2.2 Perkembangan Lingkungan Strategis	32
1.1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten	32
1.1.2.2 Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Baru dan Dampak Pandemi Covid-19	35
1.1.2.3 Kondisi Yang Perlu Diperhatikan	37
BAB II VISI MISI DAN RENCANA INDUK	
PERKERETAAPIAN NASIONAL	40
2.1. Visi Misi.....	40
2.1.1 VISI, MISI DAN PROGRAM PEMERINTAHAN JOKOWI & MARRUF AMIN	40
2.1.2 Arahan Presiden	41

2.2. Rencana RPJMN IV 2020 – 2024.....	41
2.3. Kementerian Perhubungan.....	43
2.3.1 Visi Kementerian Perhubungan	43
2.3.2 Misi Kementerian Perhubungan	45
2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan	46
2.3.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	47
2.4. Direktorat Jenderal Perkeretaapian	48
2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian	48
2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian	49
2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	49
2.4.4 Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian	50
2.5. Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah	
Jakarta dan Banten	51
2.5.1 Visi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	51
2.5.2 Misi Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten	51
2.5.3 Tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	52
2.5.4 Sasaran Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten	52
BAB III ARAH KEBIJAKAN STRATEGIS	54
3.1. Arah Kebijakan dan Strategis	54
3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional	54
3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan	55
3.1.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian	56
3.1.4 Arah Kebijakan Dan Strategi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	57
3.2 Kerangka Regulasi Bidang Perkeretaapian.....	64
3.3 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian Tahun 2020-2024	65
3.3.1 Peningkatan status UPT Balai dan Pembentukan Unit Baru	66

3.3.1.1 Peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian	67
---	----

**BAB IV Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan 2019 – 2024 Balai Teknik
Perkeretaapi Wilayah Jakarta dan Banten**

4.1 Target Kerja	71
4.2 Kerangka Pendanaan.....	78

BAB V PENUTUP..... 79

5.1 Kesimpulan	80
5.2 Arahkan Pimpinan	81
5.3 Mekanisme Evaluasi	81

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1 Pencapaian Tahunan	6
1.2 Capaian Program dan Kegiatan Monitoring dan Pengawasan.....	7
1.3 Capaian Program dan Kegiatan Monitoring Keselamatan.....	8
1.4 Capaian Program dan Kegiatan Meningkatkan Sarana	8
1.5 Bidang Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis	9
1.6 Alokasi dan Realisasi Anggaran	11
1.7 Komposisi SDM Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	12
1.8 Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2018-2019	13
1.9 Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2019	14
1.10 Capaian Pembangunan 2015 – 2019.....	14
1.11 Capaian Pembangunan Jembatan 2015 – 2019.....	15
1.12 Alokasi Keuangan dan Penyerapan 2015-2018.....	20
1.13 Sasaran Kegiatan Pertama	21
1.14 Sasaran Kegiatan Kedua	22
1.15 Sasaran Kegiatan Ketiga.....	23
1.16 Sasaran Kegiatan Keempat	23
1.17 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Kegiatan Strategis	24
1.18 Proyek Strategis Pembangunan Subsektor APBN.....	26
1.19 Kegiatan yang di Biayai Non APBN	29
2.1 Tujuan, Indikator dan Target Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020 – 2024	50
2.2 Visi, Misi, Tujuan, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	53
3.1 Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan.....	63
3.2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan.....	63
4.1 Target Kinerja Program	72
4.2 Kerangka Pendanaan Sebelum RSPP	74
4.3 Kerangka Pendanaan Setelah RSPP	74

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1.1	Kebutuhan dan Realisasi Pendanaan Tahun 2015-2019 9
1.2	Capaian Pembangunan Transportasi Perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan banten Tahun 2015-2019 11
1.3	Dokumentasi Stasiun Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten DDT Paket B 16
1.4	Dokumentasi Pembangunan Depo Cipinang 17
1.5	Staging Pendinasan Double Track Baru 17
1.6	Dokumentasi Pembangunan Stasiun Manggarai 18
1.7	Pembangunan Double – double Track Maja – Rangkasbitung 19
2.1	Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian 43
3.1	Struktur Organisasi 61
4.1	Rencana Pengembangan Jalur KA..... 77

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A. INDIKATOR KINERJA PROGRAM

**LAMPIRAN B. INDIKASI PENDANAAN DAN LOKASI KEGIATAN
STRATEGIS PEMBANGUNAN BIDANG
PERKERETAAPIAN**

BAB I

PENDAHULUAN

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 63 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berkedudukan sebagai unit kerja dibawah Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan sebagai salah satu unsur pelaksana tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Kementerian Perhubungan memiliki tugas pokok dan fungsi untuk menyusun Rencana Strategis (Renstra) untuk semua moda transportasi dalam bentuk laporan Renstra setiap 5 tahun sekali. Untuk periode 2020-2024 telah ditetapkan Renstra Kementerian Perhubungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 80 Tahun 2020. Sedangkan Renstra bidang perkeretaapian diuraikan lebih rinci melalui Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 adalah dokumen perencanaan jangka menengah di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang merupakan turunan dari Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 yang memuat lebih detail terkait dengan program pembangunan maupun program balai selaku regulator meliputi kegiatan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di wilayah Jakarta dan Banten. Dokumen Renstra ini digunakan untuk memperlihatkan peran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten dalam upaya pencapaian visi dan misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Penyusunan renstra berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 dan Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten disusun dengan mempertimbangkan berbagai kondisi terkini, sehingga kebijakan dan strategi yang dirumuskan mampu menjawab tantangan pembangunan transportasi khususnya di subsektor perkeretaapian. Saat penyusunan Renstra, kondisi yang menjadi perhatian adalah terjadinya pandemi Corona Virus Disease (Covid-19) yang mempengaruhi hampir semua sektor di seluruh belahan dunia termasuk Indonesia. Sehingga pemerintah mengeluarkan kebijakan khususnya terkait pengelolaan keuangan negara khususnya dalam rangka antisipasi ancaman yang

membahayakan perekonomian nasional. Sehingga imbas pada sektor transportasi adalah dilakukan penyesuaian prioritas pembangunan I-2 Renstra BTP Jakban 2020-2024 bidang perkeretaapian.

Diperkirakan pandemi Covid-19 akan berdampak hingga beberapa tahun ke depan, maka kebijakan, strategi dan target indikator kinerja dalam Renstra akan disesuaikan dengan proyeksi realistis. Dalam Bab 1 akan disampaikan secara umum kondisi eksisting berupa pencapaian kinerja Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten selama Tahun 2015- 2019.

Dalam periode tersebut ada 3 tujuan sesuai Reviu Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yaitu:

1. Peningkatan konektivitas dan pelayanan jaringan transportasi kereta api;
2. Peningkatan keselamatan, keamanan dan kinerja pengendalian transportasi kereta api;
3. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi kereta api. Capaian Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2015- 2019 menjadi dasar evaluasi hal-hal yang dilakukan selama 2015-2019 dan untuk merumuskan kebijakan periode 2020-2024.

Salah satu upaya untuk mencapai visi misi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten adalah menjaring aspirasi masyarakat yang merupakan harapan masyarakat kepada Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang akan menjadi masukan untuk Renstra periode 2020- 2024. Sebagai usaha melayani masyarakat dan menjalankan tugas dan fungsi sebagai regulator bidang perkeretaapian, disampaikan potensi permasalahan baik dari internal maupun eksternal yang dihadapi dalam 5 (lima) tahun ke depan.

1.1 Kondisi Umum

Infrastruktur memegang peranan penting bagi kemajuan suatu bangsa. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) menyampaikan terdapat 3 (tiga) isu besar yang menjadi tantangan dalam percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia, yaitu: 1) Persoalan pembebasan lahan; 2) Perencanaan dan penyiapan proyek; dan 3) Skema Pendanaan (KPPIP, 2017).

Pentingnya peranan infrastruktur sektor transportasi berperan strategis dalam percepatan pertumbuhan dan kemajuan suatu bangsa. Sektor perkeretaapian sebagai salah satu sektor dalam transportasi, saat ini menjadi primadona karena karakteristiknya yang mampu mengangkut

penumpang secara massal serta barang dengan jumlah besar dan ramah lingkungan. Upaya percepatan pembangunan infrastruktur perkeretaapian dibutuhkan peran serta seluruh stakeholders, salah satunya melalui dukungan pendanaan.

Pembangunan infrastruktur perkeretaapian membutuhkan investasi yang cukup besar, dimana hingga saat ini sebagian besar pendanaannya bersumber dari alokasi Pemerintah (APBN).I-3 Renstra BTP Jakban 2020-2024 Visi Perkeretaapian Nasional 2030 sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) adalah “Mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan” dengan sasaran pengembangan jaringan dan layanan mencapai 10.524 Km, membutuhkan investasi yang mencapai nilai USD 65,595 Juta dimana porsi pendanaannya bersumber dari Pemerintah sebesar 36% dan pendanaan alternatif sebesar 64%.

Pada periode Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 (Tahap IV) dengan 3 (tiga) kata kunci, yaitu:

- 1). Struktur perekonomian yang kokoh;
- 2) Keunggulan kompetitif wilayah; dan
- 3) SDM berkualitas.

1.1.1 Posisi Dokumen Renstra Balai 2020-2024

Posisi Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2020-2024 Sebagaimana Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan rencana Pembangunan Nasional, Dokumen Renstra adalah dokumen perencanaan untuk 5 (lima) tahun yang berisi visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan serta program dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Renstra Kementerian Perhubungan bidang perkeretaapian dan dokumen perencanaan lainnya.

Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten sebagai dokumen perencanaan jangka menengah perlu berpedoman pada dokumen rencana jangka panjang perkeretaapian sebagaimana telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 296 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 2128 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional serta Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan

melalui Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

1.1.2 Kondisi Eksisting Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Kondisi Eksisting Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten



Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten adalah Unit Kerja Eselon III di lingkungan Kementerian Perhubungan yang keberadaannya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 63 Tahun 2014 Tentang Organisasi dan Tata Laksana Balai Teknik Perkeretaapian, yang memiliki Wilayah Penugasan :

1. Lintas Kampung Bandan – Tanah Abang - Merak : Panjang Lintas = 149.139
2. Lintas Jakarta Kota – Gambir – Bogor : Panjang Lintas = 54.810
3. Lintas Rangkas Bitung – Labuan Saketi : Panjang Lintas = 56.209
4. Lintas Jakarta Kota – Pasar Senen – Cikampek : Panjang Lintas = 87.717
5. Lintas Saketi – Bayah : Panjang Lintas = 89.256
6. Lintas Jakarta Gudang – Kampung Bandan : Panjang Lintas = 0,644
7. Lintas Tanjung Priok – Kemayoran : Panjang Lintas = 8,624

8. Lintas Tanah Abang – Manggarai – Jatinegara : Panjang Lintas = 8.678
9. Lintas Duri – Tangerang : Panjang Lintas = 19.297
10. Lintas Jakarta Kota – Tanjung Priok : Panjang Lintas = 8.115
11. Lintas Citayam – Nambo : Panjang Lintas = 13.267
12. Lintas Krenceng – Cigading – Anyer Kidul : Panjang Lintas = 16.878

Total Panjang Lintas = 512.009 Km'sp

Kondisi eksisting perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan banten

1.1.3 Capaian Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2015-2019

Bidang Prasarana

Dalam rangka meningkatkan keselamatan, keamanan, pelayanan dan peningkatan kapasitas perketaapian selama telah dilakukan pembangunan antara lain meliputi pembangunan jalur KA baru termasuk pembangunan jalur ganda dan reaktivasi sepanjang 3,6 Km'sp, jembatan KA yang ditingkatkan/ direhabilitasi dan dibangun pada sebanyak 260 unit, pembangunan dan peningkatan persinyalan dan telekomunikasi sebanyak 23 paket. Dengan rincian pembangunan perkeretaapian setiap tahunnya sebagaimana pada tabel berikut ini.

1.1 Tabel Pencapaian Pertahun

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Par Tahun					Jumlah
			2015	2016	2017	2018	2019	
1)	Jumlah Panjang Pembangunan Jalur dan Jalur Ganda Kereta Api yang dibangun atau dilakukan Peningkatan Kapasitas	Km'sp	69,58	3	9,625	20,5		103
2)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Stasiun dan Emplasemen	unit	4	0	4	7		15
3)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Fasilitas Operasi	unit	0	0	1	2		3
4)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Listrik Aliran Atas (LAA)	Km'sp	51,25	0		17,5		68.75
5)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Gardu	unit	3	1		1		5
6)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	unit	1	0	1	1		3
7)	Jumlah Pembangunan/Peningkatan Viaduct/jembatan/underpasses	unit	15	0	8	1		24

8)	Jumlah pengadaan lahan di wilayah kerja	M2	52,145	9,605	16,404	3000		3078,154
9	Jumlah penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis	Laporan	0	0	0	0	1	1
10	Peningkatan Catu Daya	Unit	0	1	0	0	0	1
12	Pembangunan elektrifikasi jalur KA	km	0	0	0	17.5	0	17.5
11	Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang masih dalam tahap konstruksi (tahap pertama/lanjutan/kontrak tahun jamak)	km	0	0	0	0	5,76	5,67

Sumber: LKIP Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2015-2019

Capaian Program dan Kegiatan dalam rangka mewujudkan PELAYANAN transportasi kereta api di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang handal,

berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam bentuk monitoring dan pengawasan

Tabel 1.2 Capaian Program dan Kegiatan monitoring dan pengawasan Sarana dan Prasaran Perkeretaapian Tahun 2015-2019

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Par Tahun					Jumlah
			2015	2016	2017	2018	2019	
1)	Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian	Laporan	1	1	1	1	1	5
2)	Pemantauan dan Pengawasan Kelaikan Prasarana Perkeretaapian	Laporan	1	1	1	1	1	5
3)	Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian	Laporan	1	1	1	1	1	5
4)	Pemantauan dan Pengawasan Kelaikan Sarana Perkeretaapian	Laporan	1	1	1	1	2	6
5)	Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan	Laporan	1	1	1	1	2	6

Sumber : BTP Jakban 2019

Capaian Program dan Kegiatan dalam rangka meningkatkan KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten dalam bentuk monitoring dan pengawasan serta pembangunan sarana penunjang keselamatan angkutan kereta api.

Tabel 1.3 Capaian Program dan Kegiatan monitoring dan pengawasan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Kereta Api dan Pembangunan Prasarana penunjang Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2015-2019

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Per Tahun					Jumlah
			2015	2016	2017	2018	2019	
1.	Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan keselamatan lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;	Laporan	1	1	1	1	2	6
2.	Pencegahan dan penindakan Pelanggaran Perundang - undangan bidang Perkeretaapian;	Laporan	1	1	1		1	3
3.	Analisis dan Penanganan Kecelakaan Bidang Perkeretaapian;	Laporan	1	1	1		1	3
4.	Jumlah Pembangunan/Peningkatan jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di wilayah kerja Balai	Unit	2	1	3	1		6
5.	Pembangunan Sterilisasi Jalur KA di wilayah kerja Balai 17,2 km'sp	Km'sp	4,9				17,2	

Sumber : BTP Jakban 2019

Tabel 1.4 Capaian Program dan Kegiatan dalam rangka meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2015-2019

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Par Tahun					Jumlah
			2015	2016	2017	2018	2019	
1.	Posko Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru di wilayah Kerja Balai;	Laporan	1	1	1	1	0	4

Tabel 1.5 Bidang Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Tahun 2015-2019

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Par Tahun				
			2015	2016	2017	2018	2019
1.	Prosentasi Penyerapan Anggaran	%	60	65	70	56	71
2.	Target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Rp	0	0	0	0	0
3.	Jumlah Dokumen Penyusunan desain/STD di wilayah kerja diwilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Dokumen	14	5	2	2	0
4.	Kegiatan Layanan Dukungan Management dan Pembinaan (kepegawaian, Rumah Tangga, LAPTA & LAKIP)	Laporan	4	4	4	4	0
5.	Jumlah Kegiatan layanan Internal organisasi	Laporan	2	2	2	2	9

Bidang dukungan manajemen dan dukungan lainnya pada kegiatan prosentasi penyerapan Anggran pada tahun 2015-2019 sebanyak 68 %. Kegiatan target pendapatan negara bukan pajak (PNBP) pada tahun 2015-2019 berjumlah Rp 0. Kegiatan penyusunan dokumen desain/STD di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten sebanyak 23 Dokumen. Kegiatan layanan dukungan management dan pembinaan pada tahun 2015-2019 sebanyak 16 laporan. Dan kegiatan jumlah kegiatan layanan internal organisasi sebanyak 17 Laporan.

Capaian Kinerja Anggaran

Berdasarkan evaluasi terhadap realisasi alokasi anggaran khususnya yang bersumber dari APBN untuk pembangunan di wilayah Jakarta dan Banten pada periode selama 5 tahun terakhir (periode 2015-2019) adalah sebagai berikut:

Alokasi dan realisasi anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur dapat dilihat melalui Evaluasi Laporan Tahunan dan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) selama tahun 2015-2019 (berdasarkan SPAN)

Tahun	Keterangan	Pegawai	Barang	Modal	Total
2015	PAGU	0	10.920.874.000	3.561.441.537.000	3.572.362.411.000
	REALISASI	0	3.854.675.224	855.895.194.959	859.749.870.183
			35,30%	24,03%	24,07%
	SISA	0	7,066,198,776	2,705,546,342,041	2,712,612,540,817
2016	PAGU	4.354.298.000	12.267.812.000	2.988.124.222.000	3.004.746.332.000
	REALISASI	2.945.625.303	7.665.349.826	1.074.563.204.273	1.085.174.179.402
		67,65%	62,48%	35,96%	36,12%
	SISA	4,602,462,174	1,913,561,017,727	1,919,572,152,598	3,837,735,632,499
2017	PAGU	6,060,587,000	12,385,381,000	2,945,291,684,000	2,963,737,652,000
	REALISASI	3,635,208,185	10,247,697,890	1,953,611,845,571	1,967,494,751,646
		59.98%	82.74%	66.33%	66.39%
	SISA	2,425,378,815	2,137,683,110	991,679,838,429	996,242,900,354
2018	PAGU	5,568,188,000	16,278,052,000	2,118,183,445,000	2,140,029,685,000
	REALISASI	3,749,502,018	14,892,778,022	1,198,287,586,101	1,216,929,866,141
		67.34%	91.49%	56.57%	56.87%
	SISA	1,818,685,982	1,385,273,978	919,895,858,899	923,099,818,859
2019	PAGU	6,765,145,000	19,013,283,000	1,621,062,105,000	1,646,840,533,000
	REALISASI	4,160,146,594	18,819,585,902	1,147,310,823,363	1,170,290,555,859
		61.49%	98.98%	70.78%	71.06%
	SISA	2,604,998,406	193,697,098	473,751,281,637	476,549,977,141

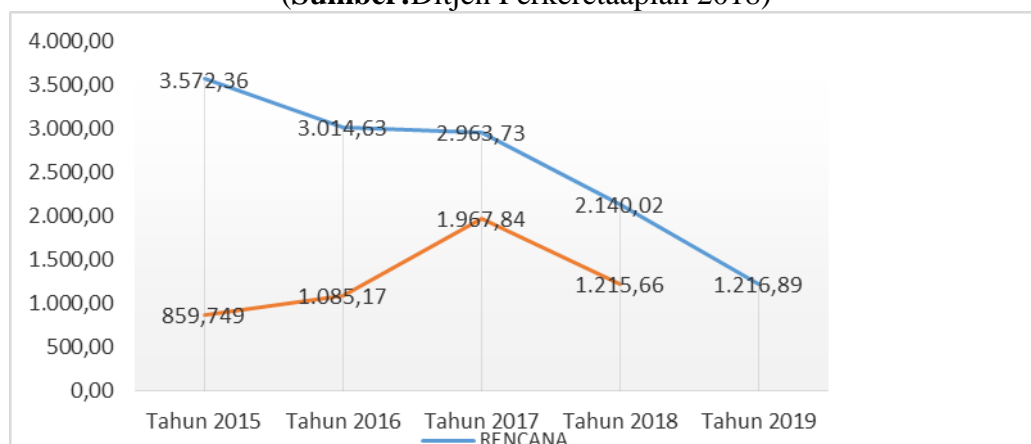
Alokasi dan realisasi anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur dapat dilihat melalui Evaluasi Laporan Tahunan dan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) selama tahun 2020 (berdasarkan SPAN)

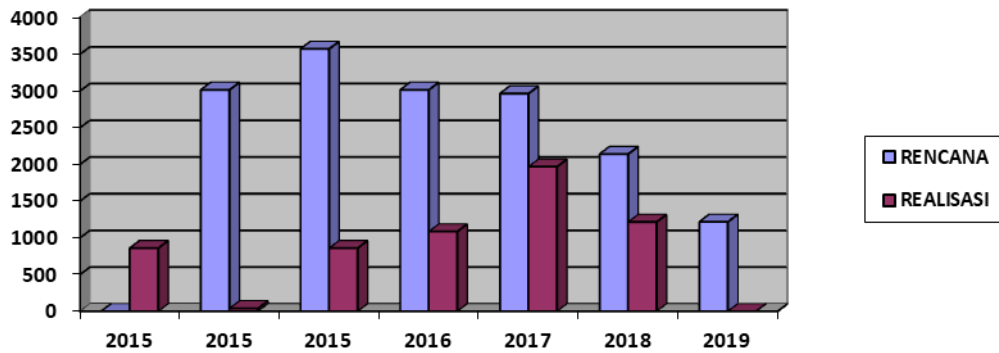
Tahun	Keterangan	Pegawai	Barang	Modal	Total
2020	PAGU	3,788,454,000	13,883,378,000	1,128,385,231,000	1,146,057,063,000
	REALISASI	3,618,767,566	13,486,611,073	896,322,459,385	913,427,838,024
		95.52%	97.14%	79.43%	79.70%
	SISA	169,686,434	396,766,927	232,062,771,615	232,629,224,976

Tabel 1.6

Pada tabel diatas dapat dilihat rencana dan realisasi program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada masing-masing tahunnya yaitu pada tahun 2015 rencana sebesar Rp 3.572,36 Miliar dan realisasi sebesar Rp 859,749 Miliar selanjutnya pada tahun 2016 rencana sebanyak Rp 3.014,63 Miliar dan realisasi sebesar Rp 1.085,17 Miliar pada tahun selanjutnya yaitu 2017 rencana sebanyak Rp 2.963,73 Miliar dan realisasi sebesar Rp 1.967,84 Miliar dan pada tahun 2018 rencana sebanyak Rp 2.140,02 Miliar dan realisasi sebesar Rp 1.215,66 Miliar dan pada tahun 2019 rencana sebanyak Rp 1.216,89 Miliar dan realisasi sebesar Rp 1.215,66 Miliar

Gambar 1.1 Kebutuhan dan Realisasi Pendanaan Tahun 2015-2019
(Sumber: Ditjen Perkeretaapian 2018)





Gambar 1.2 Capaian Pembangunan Transportasi Perkeretaapian balai teknik perkeretaapian wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2015-2019

Capaian Kinerja Pengembangan Sumber Daya Manusia Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Jumlah pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2018 sebanyak 122 orang yang terdiri dari tahun 2015 sebanyak 90 orang, tahun 2016 sebanyak 100 orang, tahun 2017 sebanyak 115 orang dan tahun 2018 sebanyak 122 orang.

Tabel 1.7 Komposisi Sumber Daya Manusia Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2015-2019

No	Tahun	Jumlah SDM (orang)
1	2015	90
2	2016	100
3	2017	115
4	2018	122
5	2019	102

Sumber: BTPWJB 2019

Capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2015-2019

Pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian setiap tahun dievaluasi dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Berdasarkan LAKIP tahun 2018 dan konsep LAKIP tahun 2019, terangkum evaluasi pencapaian indikator kinerja utama (IKU) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten.

Tabel 1.8 Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2018-2019

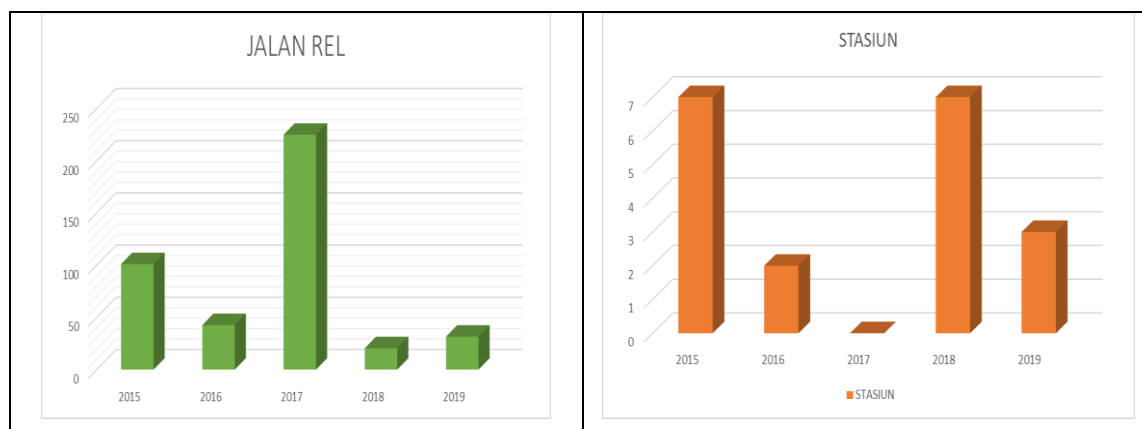
No	Sasaran Kegiatan	2018	2019	Selisih
1	Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	97,09%	99%	3%
2	Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	90,39%	100%	9,61%
3	Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	60,43%	68%	7,57%
4	Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	66,70%	71%	5,30%

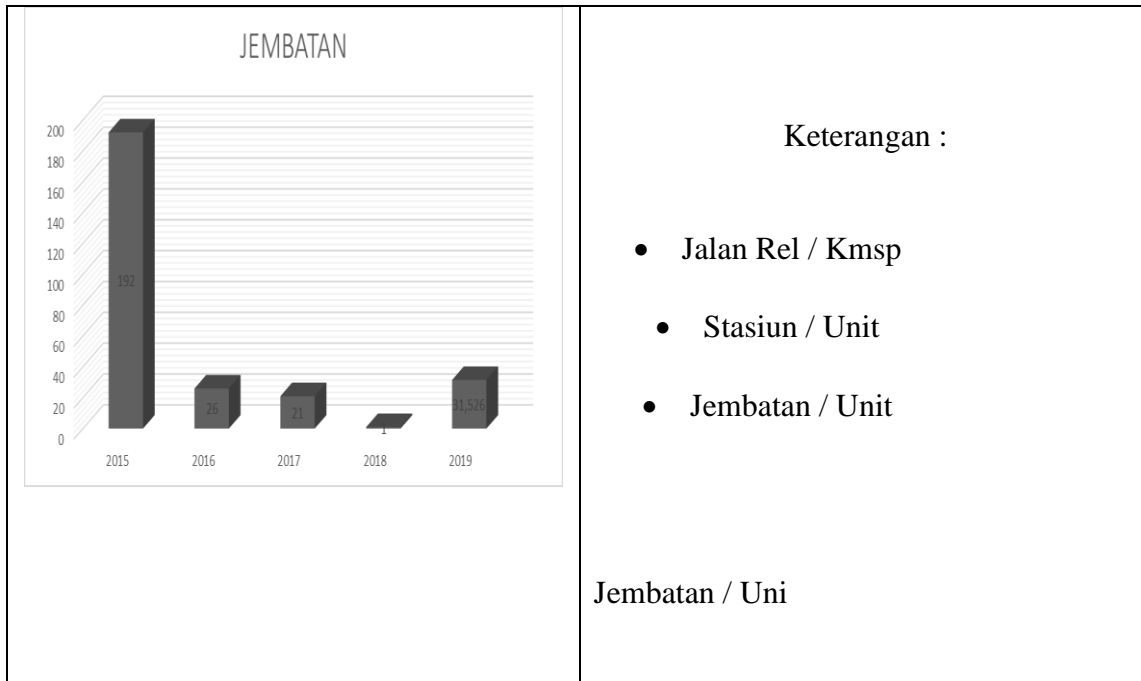
Sedangkan pada tahun 2019 telah dilakukan evaluasi berdasarkan Indikator Kinerja Utama yang telah berbasis *outcome* sebagaimana KP.873 Tahun 2017 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dan PM.70 Tahun 2017 tentang penetapan Indikator Kinerja Utama di lingkungan Kementerian Perhubungan. Rincian pencapaian kinerja tahun 2019 sebagai berikut:

Tabel 1.9 Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2019

No	Sasaran Kegiatan	2019
1	Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	99%
2	Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	100%
3	Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	68%
4	Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	71%

Tabel 1.10 Tabel Capaian Pembangunan Pada Tahun 2015-2019 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

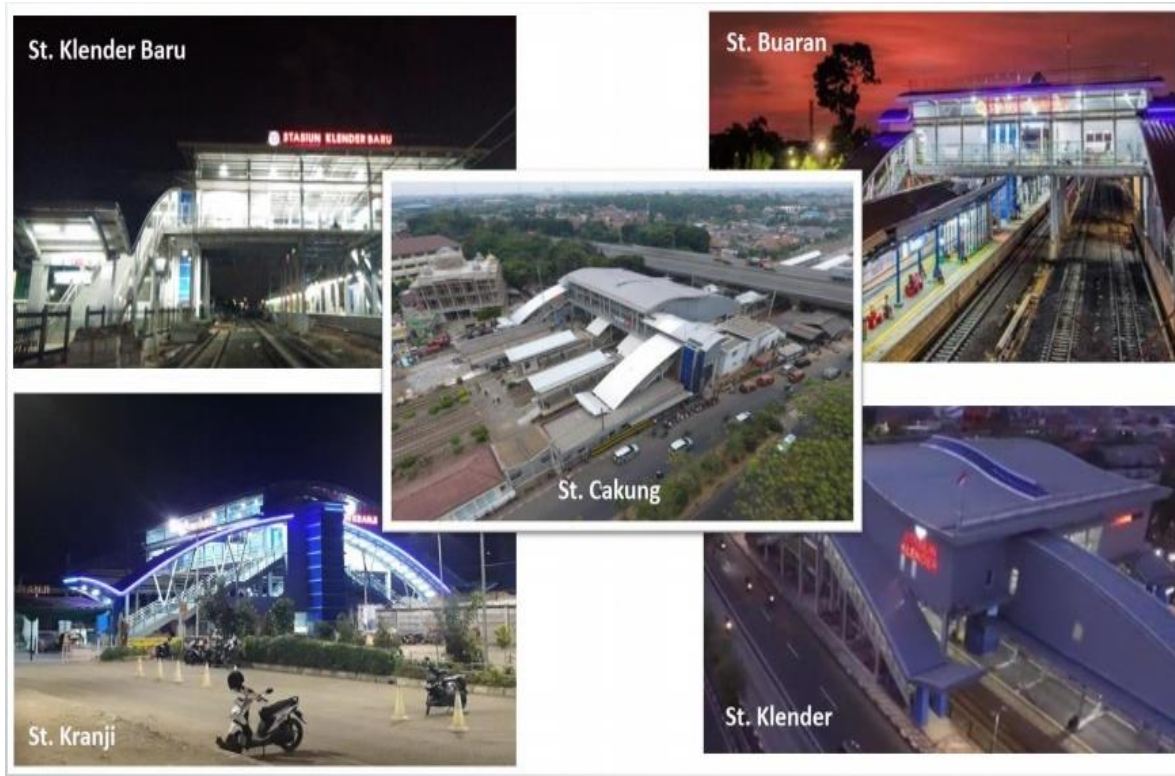




Tabel 1.11 Capaian Pembangunan Jembatan 2015-2019

Pembangunan yang telah dilakukan Balai Teknik Perkeretapian Wilayah Jakarta dan Banten dapat dilihat pada table diatas, pembangunan jalan rel pada tahun 2015 sebesar 101.02/Kmsp, pada tahun 2016 pembangunan jalan rel sebesar 42.69/Kmsp selanjutnya pada tahun 2017 sebesar 224,88 pada tahun 2018 sepanjang 20,5 dan pada tahun 2019 sepanjang 31,529/Kmsp jumlah pembangunan stasiun pada tahun 2015 sebesar 7 unit, 2016 sebesar 2 unit, 2017 sebesar 0 unit, tahun 2018 sebanyak 7 unit dan pada tahun 2019 sebanyak 3 unit. Pembangunan jembatan pada tahun 2015 sebanyak 192 unit, pada tahun 2016 sebanyak 26 unit pada tahun 2017 sebanyak 21 unit pada tahun 2018 sebanyak 1 unit dan pada tahun 2019 sebanyak 1 unit.

Gambar 1.3 Dokumentasi Stasiun yang dilakukan pembangunan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten DDT Paket B.



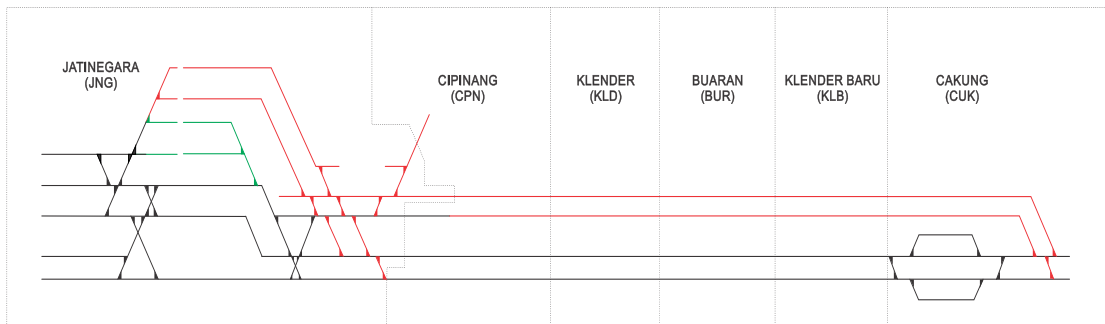
Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Telah melakukan proses pembangunan 5 stasiun yang berada di wilayah Manggarai – Cikarang modernisasi dan membangun 5 stasiun yaitu St. Cakung, St. Buaran, St. Kranji, St. Klender dan St. Klender Baru. Double – Double Track Paket B1 dan B2(1) khususnya yang telah memprakarsai atas terealisasinya pembangunan 5 stasiun ini. Sebagai regulator Kementerian Perhubungan melalui Ditjen Perkeretaapian mencoba memfasilitasi masyarakat agar lebih nyaman dan aman menggunakan moda angkutan kereta api.

Gambar 1.4 Dokumentasi Pembangunan Depo Cipinang



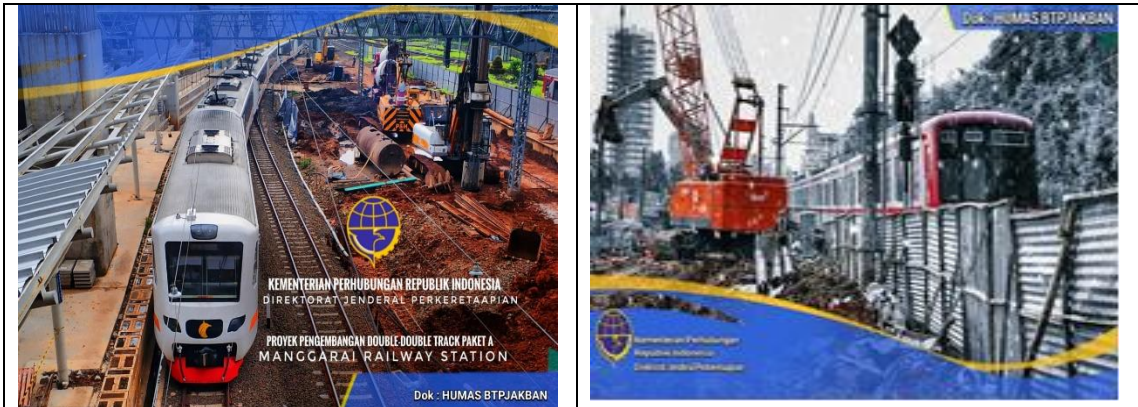
Bukan hanya modernisasi stasiun, DDT Paket B juga melakukan pembangunan depo Cipinang agar bisa menampung kereta yang lebih banyak sehingga perjalanan kereta api dapat terurai dengan cepat dan aman pembangunan depo.

Gambar 1.5 Staging Pendinasan Double Track Baru Jatinegara - Cakung



Kementerian perhubungan melalui Ditjen Perkeretaapian juga mencoba membangun jalur baru agar kereta jarak dekat yaitu kereta rel listrik (KRL) agar tidak mengganggu jadwal kereta jarak jauh. Melalui DDT Paket B dan Paket A membangun jalur baru agar kereta jarak jauh mempunyai jalur tersendiri dan tidak mengganggu jalur rel yang biasa di pakai oleh kereta rel listrik dan kereta jarak jauh. Sehingga dapat memaksimalkan perjalanan kereta rel listrik maupun kereta jarak jauh.

Gambar 1.6 Dokumentasi Pembangunan Stasiun Manggarai



Stasiun Manggarai menjadi salah satu stasiun tersibuk karena stasiun manggarai sebagai stasiun penghubung antara KA Jabodebek dan KA Jarak Jauh sehingga menjadi stasiun yang sangat central. Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian mencoba memoderenisasi agar semua perjalanan ka tidak terganggu. Pekerjaan pertama adalah pekerjaan gedung di Stasiun Manggarai dan Stasiun Matraman. Stasiun Matraman adalah stasiun baru yang sedang dibangun, lokasinya berada diantara Stasiun Manggarai dan Stasiun Jatinegara. "Pekerjaan gedung di Stasiun Manggarai kan sudah kelihatan ada gedung baru, terdiri dari tiga lantai. Terus ada lagi gedung baru di Stasiun Matraman, terdiri dari dua lantai. Itu masih dalam tahap pembangunan,"lantai satu Stasiun Manggarai untuk jalur KA lintas Bekasi dan kereta bandara dengan panjang peron untuk 12 stamformasi kereta. Sementara lantai dua untuk layanan penumpang dengan luas lantai kurang lebih 9.108 meter persegi dengan kapasitas 17.800 orang. Fasilitas itu dilengkapi lift dan eskalator. Lantai tiga untuk jalur KA utama (mainline) dan rute Bogor dengan panjang peron untuk 12 stamformasi kereta, Pekerjaan kedua adalah pekerjaan sipil, yaitu menaikkan jalur Bogor ke lantai tiga. "Selanjutnya, pekerjaan sipil itu menaikkan track (jalur) rute Bogor. Nanti, kereta dari Bogor itu kan masuk di lantai tiga. Pekerjaan ketiga yaitu pembangunan jalur baru di Stasiun Manggarai. Nantinya, Stasiun Manggarai mempunyai 4 jalur KA lintas Bekasi dan 4 jalur kereta bandara di lantai satu serta 6 jalur KA utama (mainline) 6 jalur dan 4 jalur Bogor line di lantai 3. Sementara, pekerjaan fasilitas operasional meliputi modifikasi persinyalan kereta.

Gambar 1.7 Pembangunan Double-double Track Maja-Rangkasbitung.



Pembangunan jalur ganda Maja - Rangkasbitung sepanjang 17,2 km termasuk memodernisasi stasiun Citeras dan stasiun Maja. Pembangunan ini dengan anggaran Multi Years. Double Track ini membawa manfaat yakni meningkatnya kapasitas dan perjalanan KRL menjadi 2 kali lipat dari 32 perjalanan menjadi sampai 64 perjalanan PP (pulang pergi), Tanah Abang-Rangkasbitung dilayani KRL 4 KA per hari dengan kapasitas angkut 7.200 penumpang per hari., lintas Tanah Abang-Rangkasbitung dilayani KRL lintas Maja-Tanah Abang 153 KA per hari dan 34 ka per hari keberangkatan/kedatangan Rangkas Bitung. Total perjalanan KRL menjadi 187 KA per hari. Dengan kapasitas angkut 307.800 penumpang per hari. Dari 34 KA/hari keberangkatan/kedatangan dari Rangkasbitung akan ditingkatkan menjadi 64 KA/hari. Peningkatan frekuensi dan kapasitas KRL yang akan naik dua kali lipat pasca rampungnya pekerjaan double track Maja-Rangkasbitung diharapkan memenuhi kebutuhan konektivitas masyarakat Rangkasbitung dan sekitarnya sebagai penghubung antara Jabodetabek dan Banten.

Anggaran

Alokasi keuangan dan penyerapan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada periode Tahun Anggaran 2015 – Tahun Anggaran 2019 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tahun	Pagu	Realisasi	Persentase
2015	Rp 3.572.362.411.000,00	Rp 859.749.870.183,00	24.07%
2016	Rp 3.014.639.317.000,00	Rp 1.085.174.179.402,00	36.00%
2017	Rp 2.963.737.654.000,00	Rp 1.967.849.102.690,00	66.40%
2018	Rp 2.140.029.685.000,00	Rp 1.216.929.866.141,00	56.87%
2019	Rp 1.648.840.533.000,00	Rp 1.170.290.555.859,00	71.06%

Tabel 1.12 Alokasi keuangan dan penyerapan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada periode Tahun Anggaran 2015- 2018

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

Target Kinerja

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Bidang Perkeretaapian disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output*, yang dijabarkan dari Sasaran Kegiatan yang dibagi dalam empat *perspective* yaitu *stakeholder perspective*, *costumer perspective*, *intemal process perspective* dan *learning and growth perspective*, dengan uraian detail sebagai berikut:

- 1. Sasaran Kegiatan Pertama** yang dilaksanakan pada tahun 2019 terdiri dari IKK yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2019 dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 1.13 Sasaran kegiatan pertama

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET CAPAIAN 2019
1	Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan keselamatan perkeretaapian	Laporan	2
		Jumlah pengamanan/penanganan perlintasan sebidang	Lokasi	4

Sasaran kegiatan yang pertama yaitu meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten dan indikator kegiatan kinerja yang pertama yaitu Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan keselamatan perkeretaapian dan satuannya yaitu laporan dan target capaian pada tahun 2019 ini yaitu 2 laporan, sedangkan untuk ikk yang kedua yaitu jumlah pengamanan penanganan perlintasan sebidang dengan satuannya yaitu Lokasi dan target yang akan di realisasikan pada tahun 2019 ini yaitu sebesar 4 target capaian.

2. Sasaran Kegiatan Kedua yang dilaksanakan pada tahun 2019 terdiri dari IKK yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2019 dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 1.14 Sasaran kegiatan kedua

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET CAPAIAN 2019
2	Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Kerja	Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian	Laporan	1
		kegiatan pengawasan layanan angkutan dan lalu lintas perkeretaapian	Laporan	2

	Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian	Laporan	2
		Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang selesai	Km	23,31

Sasaran kegiatan meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten, indikator kegiatan kinerja yang pertama yaitu Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian yaitu laporan dan target capaian pada tahun 2019 ini yaitu 1 laporan, IKK yang ke dua kegiatan pengawasan layanan angkutan dan lalu lintas perkeretaapian yaitu Laporan dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 2 laporan, IKK yang ke tiga Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian yaitu laporan dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 2 laporan dan yang ke empat yaitu Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang selesai berbentuk km dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 23,31 km.

3. **Sasaran Kegiatan Ketiga** yang dilaksanakan pada tahun 2019 terdiri dari IKK yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2019 dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 1.15 Sasaran kegiatan ketiga

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET CAPAIAN 2019
3	Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan	Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang masih dalam tahap konstruksi (tahap pertama/lanjutan/kontrak tahun jamak)	km	8,216
		Pembangunan elektrifikasi jalur KA	km	31,526
		Peningkatan Catu Daya	Unit	1
		Peningkatan/Peningkatan Jembatan / Underpass /	Unit	1

	Banten	Flyover / Terowongan KA		
		Jumlah penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis	Laporan	5
		Peningkatan Stasiun	Unit	3
		Pengadaan / Penertiban Lahan	m2	2.900

Sasaran kegiatan Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten , indikator kegiatan kinerja yang pertama yaitu, Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang masih dalam tahap konstruksi (tahap pertama/lanjutan/kontrak tahun jamak) KM dan target pada tahun 2019 yaitu 8,216 IKK yang ke dua Pembangunan elektrifikasi jalur KA KM dan target pada tahun 2019 yaitu 31,526 , ikk yang ke tiga Peningkatan Catu Daya dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 1 unit,ikk ke empat yaitu Peningkatan/Peningkatan Jembatan / Underpass / Flyover / Terowongan KA dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 1 unit. Ikk yang ke lima yaitu Jumlah penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis dan target pada tahun 2019 yaitu 5 laporan, ikk yang ke 6 yaitu Peningkatan Stasiun dan terget pada tahun 2019 3 unit stasiun, dan IKK yang ke tujuh yaitu Pengadaan / Penertiban Lahan dan target capain pada tahun 2019 yaitu 2.900 m2.

4. **Sasaran Kegiatan Keempat** yang dilaksanakan pada tahun 2019 terdiri dari IKK yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2019 dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 1.16 Sasaran kegiatan keempat

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET CAPAIAN 2019
4	Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di lingkungan Balai Teknik	Persentase Penyerapan Anggaran (%)	%	90
		Jumlah layanan internal dan layanan perkantoran	Laporan	9

Sasaran kegiatan terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten , indikator kegiatan

kinerja yang pertama yaitu Persentase Penyerapan Anggaran (%) dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 90%, IKK yang ke dua jumlah layanan internal dan layanan perkantoran dan target pada tahun 2019 yaitu 9 laporan

Kerangka Pendanaan

Rencana Strategis Pembangunan Transportasi Perkeretaapian dalam Reviu Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019.

Tabel 1.17 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program/ Kegiatan Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta Dan Banten Tahun 2015-2019

NO	PROGRAM/ KEGIATAN	ALOKASI (Rp. Miliar)					TOTAL ALOKASI 2015-2019 (Rp. Miliar)
		TAHUN 2015	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019	
A	PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	3.572,36	3.014,64	2.963,74	2.140,03	1.646,84	
1	Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian	3.569,99	1,39	0,562	0,477	0,445	
2	Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	0,237	0,31	0,669	0,874	1,06	
3	Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api		2.998,71	2.994,80	2.118,32	1.194,21	
4	Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian		0,42	0,620	0,723	2,52	
5	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian	2,13	13,81	17,08	19,63	18,66	

Sumber: Btp Jakban 2019 dalam miliar

Dalam rencana strategis pembangunan nasional pada bidang perkeretaapain rencana indikasi pendanaan program kegiatan strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Bantenterdapat sumber terdapat program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian terdapat alokasi anggaran pertahun yaitu pada tahun 2015 sebesar Rp. 3.572,36 Milliar pada tahun 2016 sebesar Rp. 3.014,64 Miliar, tahun 2018 sebesar Rp. 2.140,03 Milliar dan pada tahun 2019 yaitu sebesar Rp. 1.216,89. Milliar dan terdapat rincian anggaran sasaran kegiatan sebagai berikut Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian pada tahun 2015 sebesar Rp. 3.572,36 Milliar, Tahun 2016 sebesar Rp. 1,39 Milliar, Tahun 2017 sebesar Rp.0,562 Milliar tahun 2018 yaitu Rp.0,477 dan tahun 2019 yaitu Rp.0,445 Milliar, Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api pada tahun 2015 yaitu sebesar Rp. 0,237 Milliar, tahun 2016 Rp. 0,31Milliar tahun 2017 Rp. 0,669 Milliar tahun 2018 Rp. 0,874 Milliar dan pada tahun 2019 sebesar Rp. 1,06 Milliar, sasaran yang ke tiga yaitu Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api pada tahun 2015 yaitu 0 karena pada saat itu kegiatan balai di lingkungan ditjen perkeretaapian kegiatan yang di khususkan ke bidang sarana keselamatan dang pengelolaan bidang angkutan lalu lintas perkeretaapian pada tahun 2016 yaitu Rp. 2.998,71 Milliar, tahun 2017 Rp. 2.994,80 Miliar, tahun 2018 sebesar Rp. 2.118,32 Milliar, dan pada tahun 2019 yaitu sebesar Rp. 1.194,21 Milliar, untuk sasaran kegiatan berikutnya yaitu Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian pada tahun 2015 yaitu 0, pada tahun 2016 yaitu Rp. 0,42 Milliar pada tahun 2017 Rp. 0,620 Milliar, pada tahun 2018 Rp. 0,723 Milliar dan pada tahun 2019 yaitu sebesar Rp. 2,52. Milliar Sasaran kegiatan yang ke lima yaitu Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian pada tahun 2015 yaitu sebesar Rp[. 2,13 Milliar , tahun 2016 Rp. 13,81,Milliar tahun 2017 17,08, tahun 2018 Rp. 19,63 Milliar dan pada tahun 2019 yaitu sebesar Rp. 18,66 Milliar.

Tabel 1.18 Daftar Proyek Strategis Pembangunan Subsektor Perkeretaapian Dengan Skema Pendanaan Pemerintah (APBN) di Wilayah Jakarta Dan Banten

Tahun	Jenis Kegiatan	Jumlah Volume	Jumlah Biaya	Sumber Pendanaan
2015	Pembangunan Jalan Rel Emplasemen			PHLN
	Paket B1 Pembangunan(Fasilitas ka Bekasi - Cikarang	1pkt	Rp512.604.504.000	
	Consulting Service	1pkt	Rp50.000.000.000	

Tahun	Jenis Kegiatan	Jumlah Volume	Jumlah Biaya	Sumber Pendanaan
	Pengadaan Fasilitas Prasarana			PHLN
	Paket ATS (Untuk Keselamatan KRL Jabodetabek)	1thn	Rp92.366.369.000	
2016	Belanja Modal Jalan dan Jembatan			
	Paket B1 (Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Bekasi - Cikarang)	1 PKT	Rp1.013.137.586.000	PHLN
	Consulting Service	1PKT	Rp78.000.000.000	PHLN
2017	Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara s/d Bekasi)	1PKT	Rp900.000.000.000	SBSN
2018	Pembangunan DDT Antara Maja - Rangkasbitung	1 PKT	Rp390.707.131.000	SBSN
	Moderenisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara - Bekasi	1 pkt	Rp287.045.340.000	SBSN
	Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai - Jatinegara	1pkt	Rp768.538.379.000	SBSN
	Paket B1 Pembangunan(Fasilitas ka Bekasi - Cikarang Jasa Konsultan	1 pkt	Rp12.792.000.000	PHLN
	Paket B1 Pembangunan(Fasilitas ka Bekasi - Cikarang)	1pkt	Rp487.208.000.000	PHLN
2019	Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai - Jatinegara	1pkt	Rp. 694.159.794.000	SBSN
	Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk manggarai - jatinegara Tahap ke II	1pkt	Rp.360.000.000.000	SBSN
	Moderenisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk jatinegara - bekasi/ peningkatan stasiun Ka	1pkt	Rp.290.000.000.000	SBSN
	Railway Electrification DDT 1 508	1 pkt	Rp.200.000.000.000	PHLN

Tahun	Jenis Kegiatan	Jumlah Volume	Jumlah Biaya	Sumber Pendanaan
	Jabotabek Railway Enhancemen Phase I	1PKT	Rp.10.000.000.000	PHLN

Pembangunan subsektor perkeretaapian dengan potensi skema pendanaan alternative wilayah Jakarta dan Banten bukan hanya dari pendanaan APBN akan tetapi masih skema lain dengan cara SBSN dan PHLN pada kegiatan Renstra tahun 2015-2019 ada beberapa pembangunan proyek di lingkungan Ditjen Perkeretaapian khususnya di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Jakarta dan Banten khususnya pada pembangunan DDT Paket B dan A pada tahun 2015 kegiatan pembangunan DDT paket B yang memakai kegiatan sumber dana PHLN yaitu Paket B1 Pemb(Fasilitas ka Bekasi – Cikarang dan jasa consultan sedangkan untuk pembiayaan pembangunan yang di gunakan dari skema pendanaan alternative dengan SBSN tidak ada, untuk tahun 2016 kegiatan yang dibiayai oleh PHLN yaitu kegiatan Belanja Modal Jalan dan Jembatan Paket B1 Pemb(Fasilitas ka Bekasi – Cikarang dan jasa consultan sedangkan untuk pembiayaan sbsn tidak ada, kegiatan pembangunan yang di biayai oleh SBSN pada tahun 2017 yaitu Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara s/d Bekasi sedangkan untuk pembiayaan PHLN tidak ada, pembangunan kegiatan yang dibiayai alternative melalui SBSN Pembangunan DDT Antara Maja – Rangkasbitung, Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara – Bekasi, Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai – Jatinegara, Sedangkan untuk pembangunan PHLN nya yaitu Paket B1 Pembangunan (Fasilitas ka Bekasi - Cikarang Jasa Konsultan, Paket B1 Pembangunan (Fasilitas ka Bekasi – Cikarang. Sedangkan pada tahun 2019 yaitu kegiatan yang dibiayai SBSN yaitu Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai – Jatinegara, Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai - Jatinegara Tahap ke II, Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk jatinegara - bekaasi/ peningkatan stasiun Ka sedangkan pendanaan dari PHLN yaitu Railway Electrification DDT 1 508 dan Jabotabek Railway Enhancemen Phase I.

Tabel 1.19 Kegiatan yang di biayai Non APBN

Kegiatan	Target pembangunan jangka menengah tahun 2015-2019				
	2015	2016	2017	2018	2019

Kegiatan		Target pembangunan jangka menengah tahun 2015-2019									
		2015		2016		2017		2018		2019	
No	Pembangunan Jalan Rel/Emplasemen	VOL UME	BIAYA (Rp.000)	VOL UME	BIAYA (Rp.000)	VOL UME	BIAYA (Rp.000)	VOL UME	BIAYA (Rp.000)	VOL UME	BIAYA (Rp.000)
1	KORIDOR PULAU JAWA - BALI	- Km's p	-	0 Km'sp	1,200,000,000	24.2 Km'sp	7,503,760,000	11.6 Km'sp	15,514,076,362	117.4 Km'sp	11,867,051,989
2	KA Bandara Soekarno Hatta International Airport (SHIA) (pendanaan alternatif)					24.2 Km'sp	700,000,000			Km'sp	
3	Pembangunan LRT Jakarta, Depok, Bogor, Bekasi (pendanaan alternatif)						1,035,000,000.0	pkt	7,125,746,362	86.0 Km'sp	8,657,051,989
4	Pembangunan LRT DKI Jakarta (pendanaan alternatif)					Pkt	2,168,760,000	11.6 Km'sp	3,588,330,000		
5	MRT Jakarta koridor Utara-Selatan (fase-1)			pkt	1,200,000,000.00	pkt	3,600,000,000.0	pkt	4,800,000,000	31.4 Km'sp	2,400,000,000

Kegiatan	Target pembangunan jangka menengah tahun 2015-2019										
	2015		2016		2017		2018		2019		
6	MRT Jakarta koridor Utara- Selatan (fase-2)									Pkt	100,000, 000

1.1.4 Hasil Aspirasi Masyarakat Terkait Dukungan Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Publik

Guna pengembangan perkeretaapian ke arah yang lebih baik, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berusaha menjaring aspirasi berupa saran masukan dari masyarakat dan stakeholder, diantaranya melalui pemerintah provinsi atau kabupaten/kota, operator dan pihak lain yang memerlukan moda kereta api dalam melakukan usaha atau pengembangan wilayah. Beberapa masukan yang akan menjadi pertimbangan dalam pelayanan perkeretaapian diantaranya adalah:

- a. Pengembangan kereta barang yang berfungsi menghubungkan pusat industri dengan pelabuhan.
- b. Usulan dari pemerintah daerah ataupun dari masyarakat di berbagai wilayah agar dapat difasilitasi dalam pembangunan kereta api perkotaan, maupun agar dapat dilakukan reaktivasi jalur KA.
- c. Pembangunan perkeretaapian banyak bersinggungan dengan lintas sektoral terutama terkait dengan perlintasan sebidang yaitu dengan sektor jalan, maka diperlukan peningkatan koordinasi dan kerjasama antar Kementerian/Lembaga.
- d. Diharapkan dalam pembangunan perkeretaapian dapat menghindari munculnya perlintasan sebidang ataupun permohonan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang.
- e. Usulan program peningkatan keselamatan, baik yang sifatnya pembangunan konstruksi maupun kegiatan sosialisasi atau bimbingan teknis.

1.2 Potensi dan Permasalahan

Melihat perkembangan kereta api di Indonesia yang semakin meningkat, Direktorat Jenderal perkeretaapian sebagai regulator di bidang perkeretaapian memiliki peranan penting dalam menelaah potensi dan permasalahan yang dimiliki oleh dunia perkeretaapian demi untuk mencapai kenyamanan dan mendukung pergerakan manusia antar daerah. Oleh sebab itu, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal menyusun Rencana Strategis 5 tahun ke depan Tahun 2020-2024 yang menjadi landasan penyusunan Rencana Strategis pada tiap-tiap unit wilayah seperti di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Renstra BTP Jakarta dan banten 2020-2024 Sesuai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, penyediaan infrastruktur transportasi diprioritaskan untuk menjamin kelancaran aksesibilitas bagi masyarakat dengan tingkat pelayanan optimal serta harga yang terjangkau, khususnya bagi masyarakat yang berpenghasilan rendah. Dalam rangka meningkatkan daya saing produk nasional, penyediaan sarana dan prasarana transportasi diprioritaskan pada terjaminnya kelancaran distribusi barang dan jasa. Upaya yang dilakukan melalui pembenahan penanganan arus barang termasuk proses intermoda antara angkutan kereta api dengan moda lainnya dengan tetap memperhatikan/pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan.

Sejumlah infrastruktur transportasi sedang dikembangkan guna menunjang segala potensi yang ada di Jawa timur, selain itu pembangunan infrastruktur di Jawa timur juga sangat masif karena memang penduduknya besar dan perekonomiannya juga sangat bagus, sehingga dari distribusi logistik yang strategis seperti itu tak heran, pertumbuhan ekonominya di atas rata-rata ekonomi nasional yang juga didukung oleh faktor industri, Faktor pendukung itu bisa dilihat dengan pembangunan infrastruktur yang saat ini sedang masif di Jawa timur antara lain, dibidang perkeretaapian yaitu dengan pembangunan double track lintas utara dan selatan jawa. Pembangunan double track ini diharapkan dapat meningkatkan kapasitas angkutan penumpang dan barang serta mengurangi waktu tempuh perjalanan kereta api/KA serta reaktifasi ke ujung barat pulau Jawa.

1.2.1 Isu dan Lingkungan Strategis

Analisis isu-isu strategis merupakan bagian penting dan sangat menentukan dalam proses penyusunan rencana perkembangan, peningkatan, dan pembangunan terkait bidang

perkeretaapian untuk melengkapi tahapan-tahapan yang telah dilakukan tahun-tahun sebelumnya. Identifikasi isu yang tepat dan bersifat strategis meningkatkan prioritas pembangunan, dapat dioperasionalkan dan dapat menjawab persoalan nyata yang dihadapi dalam perkembangan perkeretaapian di wilayah Jakarta dan Banten dan Nasional secara keseluruhan. Suatu kondisi/kejadian yang menjadi isu strategis adalah keadaan yang apabila tidak diantisipasi, akan menimbulkan kerugian yang lebih besar atau sebaliknya, dalam hal tidak dimanfaatkan, akan menghilangkan peluang untuk meningkatkan layanan kepadamasyarakat dalam jangka panjang. Penentuan isu-isu strategis Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten 2020-2024, didasarkan pada potensi dan permasalahan yang terjadi di lingkup kerja unit sepanjang tahun kebelakang dan juga ada beberapa yang melanjutkan project yang telah berjalan (MYC).

1.2.2 Perkembangan Lingkungan Strategis

Perkembangan Lingkungan Strategis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Peran Instansi/Lembaga pemerintah dituntut untuk melakukan penyesuaian seiring dengan perubahan dinamika sosial, teknologi dan ekonomi baik dari lingkungan nasional maupun daerah yang berkelanjutan. Perkembangan Lingkungan yang berkelanjutan tersebut akan meningkatkan konektivitas antar daerah/wilayah. Beberapa perkembangan lingkungan strategis yang mempengaruhi dalam pengembangan transportasi perkeretaapian tahun 2020-2024:

Tabel Identifikasi Isu-isu Strategis

ASPEK	ISU STRATEGIS
Umum	Sertifikasi SDM di lembaga/badan diklat dan penguasaan teknologi bidang perkeretaapian masih belum optimal
	Kurangnya Sumber Daya Manusia di bidang Perkeretaapian secara kualitas maupun kuantitas di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian
	Penguatan Status Balai sebagai Lembaga
Sarana	Pengoptimalan Depo sebagai menyimpan dan tempat untuk melakukan perawatan rutin kereta api serta merupakan tempat untuk melakukan perbaikan ringan
Prasarana	Percepatan Pembangunan Double-Double Track terdapat hambatan dan kendala terkait Terdapat beberapa titik lokasi pekerjaan yang memerlukan penertiban lahan, Kondisi kepadatan stasiun, Permasalahan social masyarakat
	Loan IP-563 terkendala proses perubahan skup dan pembuatan Explanatory Notes
	Penyelesaian Reaktivasi Rangkasbitung - Labuan terhambat kegiatan penertiban lahan

	Percepatan pengadaan lahan termasuk koordinasi dengan instansi terkait maupun dalam penyesuaian masalah yang timbul
	Semakin berkembangnya keretaapi perkotaan sehingga memerlukan kajian studi terkait perkembangan jaringan keretaapi
Teknologi Informasi dan Lalulintas	Keterlambatannya kedatangan kereta api disebabkan oleh kegiatan atau permasalahan internal
Keselamatan	Penanganan perlintasan sebidang pembangunan berupa Fly Over maupun underpass
	Kelaikan kegiatan Sarana dan Prasarana menjadi hal utama terkait kegiatan peningkatan keselamatan ber keretaapi

1.2.2 Perkembangan Lingkungan Strategis

1.1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten

1. Sosial

- a. Jumlah pertumbuhan penduduk di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan banten yang sangat besar, karena pada proyeksi tahun 2045 sebagian besar penduduk Indonesia mayoritas masih tinggal di wilayah Jawa yaitu sebesar 59% dari 318,7 juta orang terutama di wilayah perkotaan.
- b. Masih kurangnya dukungan masyarakat bagi peningkatan pelayanan, keselamatan, dan keamanan operasi kereta api.

2. Teknologi

- a. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi mendorong adanya perubahan permintaan perjalanan moda kereta api.
- b. Perlunya peningkatan penguasaan teknologi perkeretaapian dalam negeri untuk mengurangi ketergantungan.
- c. Perkembangan teknologi terbaru di bidang perkeretaapian yang perlu diantisipasi.
- d. Negara harus mampu memanfaatkan teknologi informasi dan menguasai perkembangan iptek untuk menyediakan layanan yang berkualitas, efisien, cepat dan akurat akan memenangkan persaingan. Dimana hal ini juga berlaku di bidang sektor transportasi, yaitu pemanfaatan teknologi yang ekstensif di dalam sistem prasarana maupun sarana akan mampu menghasilkan layanan yang tidak hanya cepat, tetapi juga murah, aman, dan selamat.

3. Ekonomi

- a. Transformasi perekonomian dunia terus berlanjut, pergeseran dari pertanian ke industri manufaktur dan terus bergeser ke industri informasi.
- b. Kesenjangan dan ketidakseimbangan persebaran ruang di Indonesia yang hanya berfokus pada perkembangan area Jawa khususnya wilayah perkotaan. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) struktur ekonomi Indonesia masih didominasi Pulau Jawa dan Sumatera. Itu artinya belum menyebar rata ke berbagai wilayah di tanah air. Pertumbuhan ekonomi Indonesia sendiri tercatat 5,07% di kuartal I-2019. Kontribusi terhadap produk domestik bruto (PDB) terbesar masih terdapat di Pulau Jawa sebesar 59,03 persen. Kedua terbesar diikuti oleh Pulau Sumatra dengan 21,36 persen. Kontribusi terhadap PDB selanjutnya ketiga diikuti oleh Kalimantan 8,26 persen, Sulawesi 6,14 persen Bali dan Nusa Tenggara 3,02 persen serta terakhir Maluku dan Papua 2,19 persen. Oleh karena itu, dilakukan pembangunan jalur kereta api baik baru, reaktivasi serta jalur ganda demi untuk mendukung pemerataan yang bukan hanya dari sisi ekonomi saja, tapi juga daya dukung yang dimiliki oleh masing-masing daerah.
- c. Peran perkeretaapian nasional dibutuhkan dalam mengantisipasi globalisasi ekonomi dunia dan mendukung daya saing ekonomi nasional. Transportasi perkeretaapian akan memegang peran penting dimana konektivitas transportasi nasional yang efisien melalui skala ekonomi yang lebih besar akan membutuhkan jaringan angkutan massal yang berkapasitas dan berkecepatan tinggi, dan ini hanya mampu dilakukan oleh moda kereta api (di daratan) dan moda laut (antar pulau). Kualitas dan konektivitas jaringan kereta api akan menjadi penentu utama kemampuan Indonesia untuk memenangkan perebutan sumber daya ekonomi yang semakin langka ke depan.
- d. Perluasan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dalam mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah

4. Lingkungan

- a. Perubahan iklim yang ekstrim seperti curah hujan tinggi yang mengakibatkan banjir, tanah longsor dan bencana alam yang mempengaruhi kerja layanan perkeretaapian.
- b. Pertimbangan faktor pengalihan fungsi tata guna lahan, nilai lahan, kerusakan kebisingan lingkungan atau dampak lingkungan lainnya yang sering mempengaruhi upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.

5. Politik

- a. Kebijakan dekonsentrasi ataupun desentralisasi planologis yang seringnya menghambat upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.
- b. Tuntutan daerah/publik bagi perluasan jaringan perkeretaapian.
- c. Kerjasama antara program Pemerintah pusat dan Pemerintah daerah dalam pembangunan jaringan perkeretaapian.
- d. Kinerja layanan perkeretaapian sebagai komoditas politik.

6. Legal

- a. Transformasi regulasi di sektor transportasi menuju sistem yang modern dan terbuka.
- b. Dampak berbagai regulasi di luar sektor perkeretaapian (moda lain, tata ruang, industri, perdagangan, pariwisata, energi dan lingkungan).
- c. Sinkronisasi regulasi yang berlaku antara masing-masing Pemerintah Daerah yang berhubungan dengan transportasi khususnya perkeretaapian.

7. Etika

- a. Peningkatan akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan perkeretaapian.
- b. Perencanaan pembangunan di bidang transportasi perlu mendorong terciptanya kesetaraan gender sehingga aspirasi, kebutuhan dan kepentingan umum dalam bidang transportasi dapat terakomodir dengan baik. Partisipasi masyarakat yang menjadi salah satu landasan dalam penyusunan RPJMN bidang transportasi harus mencerminkan kesetaraan gender dalam forum-forum perencanaan baik di tingkat daerah maupun nasional. Kesetaraan gender juga harus dicerminkan melalui penyusunan kebijakankebijakan yang responsive gender yang memperhatikan kesetaraan gender.
- c. Penyediaan layanan dan sarana transportasi yang berperspektif gender juga berarti mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang-orang atau kelompok masyarakat yang berkebutuhan khusus. Termasuk dalam hal ini adalah kebijakan perlindungan dan layanan transportasi bagi lansia, penyandang disabilitas, wanita hamil dan balita. Penyediaan layanan dan sarana tersebut mempertimbangkan beberapa aspek yaitu aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Aspek keamanan sering menjadi persoalan bagi wanita, anak-anak, lansia bahkan penyandang disabilitas. Layanan dan sarana transportasi

semestinya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual.

d. Pemberian subsidi bagi layanan angkutan perkeretaapian di daerah terpencil, tertinggal, terluar, perkotaan bagi golongan ekonomi kelas menengah ke bawah.

1.1.2.2 Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Baru dan Dampak Pandemi Covid-19

1. Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Baru

Kesenjangan sarana dan prasarana wilayah perkotaan dan pedesaan adalah pemicu orientasi perekonomian masyarakat., hal itu disebabkan permasalahan transportasi yang terdapat di daerah baru antara lain adalah minimnya fasilitas transportasi dan ketersediaan yang belum merata serta belum menjangkau sepenuhnya sehingga akses ekonomi dan mobilitas masyarakat menjadi terhambat, sehingga mengakibatkan kesenjangan ekonomi. Transportasi di daerah juga terbilang mahal karena tidak ada konektivitas dan ketersediaan sarana yang memadai dan terjangkau.

Begitu pula dengan di daerah yang padat penduduk, tingginya permintaan penambahan jumlah frekuensi jalur perkeretaapian yang disebabkan oleh tingginya tingkat mobilitas penduduk di sekitar antar perkotaan, dimana masyarakat banyak yang berasal dari daerah memiliki pekerjaan di area perkotaan. Selain itu moda transportasi seringkali mengabaikan prinsip-prinsip angkutan yang berkeselamatan dan mengabaikan aspek kelayakan. Sehingga transportasi perkeretaapian akan memegang peran penting dalam konektivitas dan keselamatan transportasi wilayah daerah baru. Selain itu pengembangan jalur KA juga diarahkan dalam rangka meningkatkan sektor pariwisata.

Untuk mengatasi kondisi ini kebijakan yang dapat dikembangkan adalah:

a. Membangun jalur kereta api dengan tujuan untuk membuka sentra-sentra ekonomi dan membuka daerah baru atau terisolir dengan harapan akan mampu meningkatkan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

b. Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan semua prinsip dan aspek, antara lain aspek teknis, keamanan, keselamatan, aspek gender serta akses bagi penyandang disabilitas.

c. Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan kondisi alam seperti topografi yang curam, kondisi daya dukung tanah yang buruk, daerah yang memiliki peruntukan sebagai daerah yang dilindungi. Sedangkan untuk wilayah-wilayah yang perlu untuk

dikembangkan moda perkeretaapian berdasarkan rencana Pembangunan/lanjutan/penyelesaian jalur KA selama periode 2020-2024 di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Bagian Timur.

2. Dampak Pandemi Covid-19

Pandemi Coronavirus Disease 2019 (Covid-19) berdampak kepada semua sektor usaha di Indonesia. Sektor pariwisata, industri, perdagangan, kesehatan dan transportasi yang berpengaruh terhadap perekonomian di Indonesia. Pemerintah sudah mengeluarkan beberapa kebijakan yang bertujuan untuk meminimalisir dampak Covid-19 diantaranya:

- a. Presiden memerintahkan seluruh menteri, gubernur dan wali kota memangkas rencana belanja yang bukan belanja prioritas dalam APBN dan APBD.
- b. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk melakukan realokasi anggaran untuk lebih mempercepat pengentasan dampak corona dari sisi kesehatan dan ekonomi.
- c. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah menjamin ketersediaan kebutuhan pokok dengan menjaga daya beli masyarakat khususnya masyarakat lapisan bawah.
- d. Meningkatkan program padat karya.
- e. OJK (Otoritas Jasa Keuangan) memberikan penurunan bunga dan penundaan cicilan selama setahun untuk perbankan dan industri keuangan non bank.

Dengan adanya pandemi Covid-19 ini, Pemerintah menekankan (dua) hal kepada masyarakatnya, yang pertama yaitu meminimalisir mobilitas masyarakatnya yang mana berakibat adanya penurunan jumlah penumpang kereta api yang signifikan selama pandemi Covid-19. Dan yang kedua menyusun kebijakan skala prioritas yang lebih ditunjukan kepada kesehatan, bantuan sosial, dan pemulihan ekonomi diperkirakan belanja modal akan mengalami keterlambatan yang berdampak pada penyesuaian alokasi anggaran.

Sementara itu volume angkutan barang masih relatif stabil karena kebijakan pemerintah terkait mobilitas logistik di Indonesia masih tetap harus berjalan. Angkutan barang atau Kargo hanya mengalami penurunan sebesar 12%. Secara garis besar, kebijakan transportasi dalam masa pandemi COVID-19 di Indonesia harus melakukan efektivitas pembatasan sosial dan kepastian kelangsungan distribusi barang-barang terutama kebutuhan pokok. Kebijakan transportasi merupakan bagian dari strategi nasional dalam menghadapi pandemi COVID-19 dan harus bersinergi dengan sektor lain. Kebijakan transportasi penumpang tidak akan berhasil tanpa

pembatasan kegiatankegiatan dengan konsentrasi massa yang berpotensi meningkatkan mobilitas massa.

1.1.2.3 Kondisi Yang Perlu Diperhatikan

Potensi dan permasalahan yang dihadapi oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada periode 2020-2024 secara garis besar sesuai dengan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian terhadap fungsinya yaitu : sebagai berikut:

1. Konektivitas

a. Potensi

- Sudah tersedianya RIPNas dan Renstra Kementerian Perhubungan bidang Perkeretaapian tahun 2020-2024 yang disusun melalui proses perencanaan partisipatif.
- Sudah tersedia industri pendukung perkeretaapian.
- Dukungan dan perhatian publik secara politis cukup besar.
- Potensi sumber pembiayaan dari swasta dan sumber lainnya yang cukup terbuka.
- Berbagai agenda pembangunan nasional (koridor ekonomi, sistem logistik nasional, reformasi birokrasi, otonomi daerah) akan sangat mempengaruhi pengambilan kebijakan dalam penyelenggaraan sub sektor perkeretaapian;

b. Permasalahan

- Ketergantungan pembiayaan pembangunan yang bersumber dari APBN.
- Kurangnya integrasi antar jaringan transportasi.
- Hambatan pengadaan lahan yang menyebabkan terhambatnya pembangunan prasarana perkeretaapian.

2. Keselamatan dan Keamanan

a. Potensi

- Adanya proses transformasi regulasi di sektor transportasi.
- Perkembangan teknologi yang potensial diterapkan untuk peningkatan keselamatan.

b. Permasalahan

- Terbatasnya kuantitas dan kualitas SDM regulator dan operator perkeretaapian.
- Sistem diklat dan sertifikasi yang masih belum optimal dalam menghasilkan jumlah sertifikat SDM perkeretaapian.
- Perlu adanya pembaharuan dan pengembangan teknologi (baik teknologi terpasang maupun teknologi perkeretaapian terbaru).

3. Pelayanan

a. Potensi

- Keunggulan moda kereta api dibandingkan moda transportasi lainnya (daya angkut besar, hemat energi, tingkat pelayanan yang lebih kompetitif).
- Perkembangan teknologi yang potensial diterapkan untuk peningkatan kapasitas, integrasi, efisiensi, dan kualitas layanan.
- Potensi pertumbuhan penduduk yang dapat menjadi target bagi moda kereta api.
- Terjadinya peralihan moda yang diakibatkan tingkat kemacetan di jalan raya wilayah Perkotaan.

b. Permasalahan

- Belum ada konvergensi kebijakan, perencanaan, dan koordinasi pelaksanaan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.
- Belum optimalnya pemanfaatan sistem database dan sistem informasi.
- Kelembagaan penyelenggara perkeretaapian belum optimal (penyelenggara prasarana dan sarana).
- Kinerja dan dampak pelayanan transportasi perkeretaapian (keamanan, keselamatan, kecepatan / kemacetan, modal share, dampak sosial ekonomi lingkungan) yang belum sesuai standar atau target.
- Manfaat pelayanan belum optimal (konektivitas, aksesibilitas, kapasitas).
- Persaingan antarmoda yang kurang sehat.

- Isu kesenjangan ekonomi dan penyebaran penduduk akan tetap menjadi problem laten nasional, dimana (I) indeks-gini (kesenjangan kaya miskin) tetap besar, (II) paradox Jawa dengan Luar Jawa masih akan menjadi situasi yang perlu secara khusus diperhatikan, serta (III) sebagian besar penduduk Indonesia akan tinggal di wilayah perkotaan akibat semakin sempitnya kesempatan ekonomi di kawasan perdesaan. Isu dampak lintas sektoral nonekonomi (gender, pertahanan dan keamanan, energi dan lingkungan) akan semakin relevan untuk diperhatikan dalam kebijakan penyelenggara sub sektor perkeretaapian, di mana dengan makin terbatasnya sumber energi berbasis fosil serta daya dukung lingkungan yang terus memburuk, dan meningkatnya tensi ekonomi dan sosial mengharuskan adanya efisiensi penggunaan sumber daya serta efektivitas kebijakan dalam penyelenggaraan transportasi kereta api.
- Penurunan angkutan orang yang disebabkan karena kebijakan pembatasan pergerakan masyarakat, pembatasan jumlah penumpang kereta api terkait physical distancing sebagai dampak penanggulangan pandemi Covid-19

BAB II

Visi, Misi dan Tujuan

Pemerintah meluncurkan Visi Indonesia 2045 yaitu terwujudnya Indonesia yang berdaulat, maju, adil dan makmur saat menginjak usia 100 tahun Indonesia Merdeka. Visi tersebut diwujudkan melalui transformasi ekonomi dimulai pada tahun 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia maju pada 2045 dengan Pendapatan Domestik Bruto (PDB) ke-5 terbesar di dunia. Merujuk pada hal tersebut, tahun 2020 Indonesia ditargetkan menjadi negara berpenghasilan menengah atas dan tahun 2036 keluar dari *Middle Income Trap*.

Arahan RPJP Nasional 2005-2025 untuk RPJMN 2020-2024 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

2.1 Visi dan Misi

2.1.1 VISI, MISI DAN PROGRAM PEMERINTAHAN JOKOWI & MARRUF AMIN 2020-2024

VISI:

“Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”

MISI:

1. Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM)
2. Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing
3. Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan
4. Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan
5. Kemajuan Budaya yang Mencerminkan Kepribadian Bangsa
6. Penegakan Sistem Hukum yang Bebas Korupsi, Bermartabat, dan Terpercaya
7. Perlindungan Bagi Segenap Bangsa dan Memberikan Rasa Aman pada Seluruh Warga
8. Pengelolaan Pemerintahan yang Bersih, Efektif, dan Terpercaya

9. Sinergi Pemerintah Daerah dalam Kerangka Negara Kesatuan

2.1.2 Arahan Presiden

Terdapat 5 (lima) arahan utama yang ditetapkan Presiden sebagai strategi untuk melaksanakan misi Nawacita dan pencapaian Visi Indonesia 2045, yaitu:

1. Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM)

Mengembangkan SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerjasama dan talenta global.

2. Pembangunan Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur dilanjutkan untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, membuka lapangan kerja baru, dan meningkatkan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat.

3. Penyederhanaan Regulasi

Segala bentuk regulasi disederhanakan melalui pendekatan *Onibus Law* (membuat satu UU baru untuk mengamandemen beberapa UU sekaligus)

4. Penyederhanaan Birokrasi

Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang Panjang dan menyederhanakan eselonisasi.

5. Transformasi Ekonomi

Transformasi ekonomi dilakukan dari ketergantungan Sumber Daya Alam menjadi daya saing manufaktur dan jasa modern yang mempunyai nilai tambah bagi kemakmuran bangsa demi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

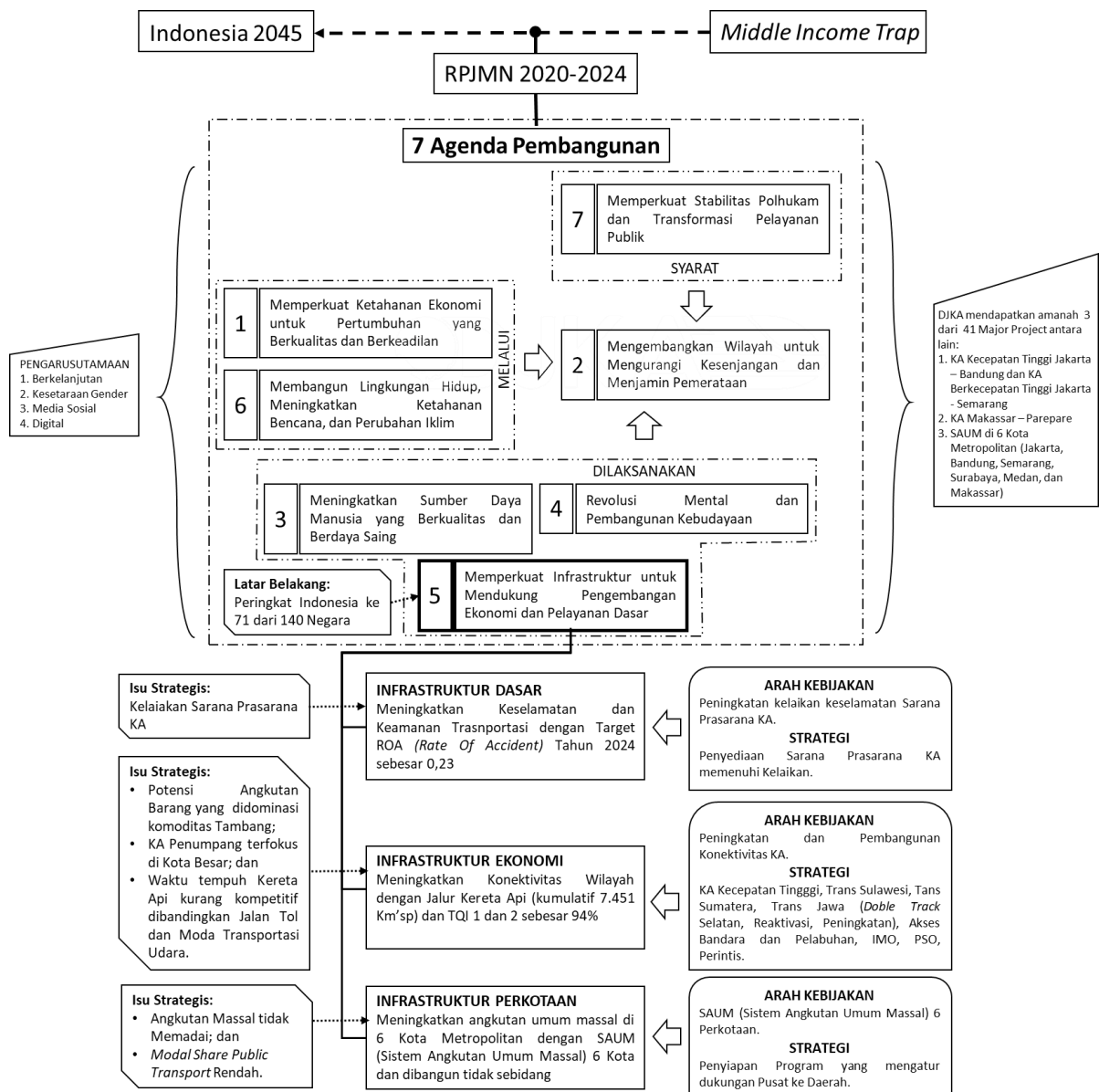
2.2 Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) IV 2020-2024

RPJMN merupakan tahapan terakhir dari RPJP 2005-2025. Pembangunan dalam RPJMN memiliki target pencapaian dalam bentuk pendapatan perkapita Indonesia yang akan mencapai tingkat kesejahteraan yang setara dengan negara-negara dengan penghasilan menengah atas yaitu kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.

Sasaran RPJMN 2020-2024 sesuai dengan Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Landasan utama RPJMN 2020-2024 yaitu RPJPN 2005-2025, Visi Indonesia 2045, dan Visi Misi Presiden yang selanjutnya disusun ke dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan RPJMN 2020-2024 sebagai berikut:

1. Memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas dan berkeadilan;
2. Mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan dan menjamin pemerataan;
3. Meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing;
4. Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan;
5. Memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar;
6. Membangun lingkungan hidup, meningkatkan ketahanan bencana dan perubahan iklim; dan
7. Memperkuat stabilitas Polhukhankam dan transformasi pelayanan publik.
8. stabilitas Polhukhankam dan transformasi pelayanan publik.



Gambar II-1 Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2020

2.3 Kementerian Perhubungan

2.3.1 Visi Kementerian Perhubungan

Visi Kementerian Perhubungan berdasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024, yaitu untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan. Untuk mendukung Visi Presiden 2020-2024 dan menjalankan agenda pembangunan yang dimaksud, Visi Kementerian Perhubungan ditetapkan sebagai berikut :

“Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Andal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

Visi Kementerian Perhubungan dijabarkan dan dapat dimaknai sebagai berikut:

- a. **Konektivitas Nasional** adalah terhubungnya antar wilayah diseluruh Indonesia, termasuk angkutan perkotaan dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai, penyeberangan, serta udara.
- b. **Andal** yang berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Indonesia.
- c. **Berdaya saing** berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif serta berdaya saing internasional.
- d. **Nilai tambah** berarti penyelenggaraan perhubungan mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dari ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) serta berkesinambungan dan berkelanjutan serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 dapat dilihat melalui relevansi perwujudan Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan sebagai berikut:

- a. **Pertama**, konektivitas nasional memberikan andil strategis serta menentukan pengembangan wilayah untuk mengurangi kesenjangan, terutama terkait dengan ketimpangan akses dan pemerataan pembangunan antar kawasan Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia Bagian Timur maupun kesenjangan pembangunan secara sektoral.
- b. **Kedua**, konektivitas nasional dapat memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, terutama dalam rangka mendukung kebijakan pemerintah mewujudkan tol laut, mengurangi disparitas ekonomi, peningkatan daya saing perekonomian antar wilayah, serta pemerataan akses dan kualitas pelayanan dasar.
- c. **Ketiga**, konektivitas nasional dapat menjembatani pelaksanaan kebijakan pemerintah untuk pertumbuhan ekonomi yang berkualitas. Sehingga, cita-cita nasional Indonesia untuk menjadi

negara berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan dapat tercapai.

- d. **Keempat**, melalui konektivitas nasional, strategi pembangunan untuk meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing dapat dilakukan melalui peningkatan aksesibilitas masyarakat ke fasilitas pelayanan kesehatan, pelayanan pendidikan dan sentra-sentra kegiatan ekonomi produktif di suatu wilayah.

2.3.2 Misi Kementerian Perhubungan

Salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah adalah melalui pembangunan transportasi nasional. Untuk mencapai visi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan **Konektivitas Nasional yang Andal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan** sebagai berikut:

Kementerian Perhubungan menjalankan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3, dan nomor 4 dengan uraian sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan;
3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan inovasi dan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim. Misi yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk

melaksanakan pembangunan di sektor perhubungan dengan mengacu pada amanat dalam 9 (sembilan) Misi Presiden.

2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan

Berdasarkan Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, tujuan dan sasaran Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 ditetapkan. Rumusan tujuan dan sasaran adalah dasar untuk menyusun pilihan-pilihan strategis pembangunan. Tujuan adalah pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan. Tujuan Kementerian Perhubungan antara lain:

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.

Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2020-2024 disusun sebagai indikator hasil dan bukan merupakan indikator keluaran. Jabaran dari Indikator tersebut sebagai berikut:

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,69 pada tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
 - a. Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada tahun 2024.
 - b. Capaian On Time Performance (OTP) layanan transportasi sebesar 82,08% pada tahun 2024.
3. Meningkatnya level keselamatan dan keamanan yang diukur dengan menurunnya rasio fatalitas kejadian kecelakaan transportasi menjadi 0,826 pada tahun 2024.

2.3.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024

Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 memiliki tema dan agenda serta mencantumkan target Indonesia berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, adil dan berkesinambungan. Kondisi maju dan sejahtera dapat diwujudkan dengan mencapai dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat dan menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Berdasarkan pendekatan tersebut, fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi sesuai dengan Rencana Jangka Panjang Nasional adalah:

- 2.3.3.1 Konektivitas Poros Maritim;
- 2.3.3.2 Konektivitas Multimoda;
- 2.3.3.3 Keselamatan Transportasi;
- 2.3.3.4 Transportasi Perkotaan.

Pembangunan sektor perhubungan/transportasi memiliki 4 (empat) fokus yang menjadi penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020-2024 sebagai berikut:

1. Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
2. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
3. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
4. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Sasaran strategis yang berlandaskan pada isu strategis dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 serta dinamika diskusi dan pembahasan dijelaskan sebagai berikut:

SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional.

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.

SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Perhubungan.

Untuk mewujudkan tujuan:

1. Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian on time performance dan penurunan emisi gas rumah kaca;

2. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan dengan meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum dan meningkatnya tata kelola organisasi;
3. Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi.

Untuk mewujudkan tujuan : Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.

2.4 Direktorat Jendral Perkeretaapian

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Berdasarkan mandat, penugasan, isu strategis dan perkembangan lingkungan strategis, dan kondisi dari perkeretaapian pada saat ini, maka untuk perumusan arah kebijakan pembangunan transportasi perkeretaapian 2020-2024, Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah:

“Direktorat Jenderal Perkeretaapian berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

Adapun yang dimaksud dengan:

- a. **Andal** diindikasikan oleh kualitas pelayanan transportasi kereta api yang selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu; dengan konektivitas, kapasitas, dan regularitas yang memadai, serta didukung oleh sarana, prasarana mencukupi dan terpelihara.
- b. **Berdaya Saing** diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi kereta api yang efisien sehingga dapat berkompetisi dengan moda transportasi lainnya secara sehat dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, yang didukung oleh SDM pendukung yang profesional, mandiri, dan produktif.
- c. **Berintegrasi** diindikasikan oleh tersedianya jaringan dan layanan transportasi kereta api penumpang dan barang yang terintegrasi dengan moda lainnya dalam suatu sistem intermoda/multimoda dan terintegrasi dengan tata ruang wilayah yang menentukan pola interaksi sosial ekonomi yang dilayani.

- d. **Berteknologi** diindikasikan oleh penerapan teknologi yang sesuai perkembangan dan kebutuhan dalam penyelenggaraan perkeretaapian.
- e. **Terjangkau** diindikasikan oleh tersedianya layanan kereta api yang terjangkau oleh setiap lapisan ekonomi dan semua golongan sosial masyarakat secara berkeadilan di seluruh wilayah NKRI yang membutuhkan kehadiran layanan kereta api.

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Dirumuskan misi yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi tersebut oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada periode 2020-2024 yang berdasarkan Misi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri dan Berdaya Saing dengan uraian sebagai berikut:

- 2.1.1.1 Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian yang terintegrasi dan berkelanjutan;
- 2.1.1.2 Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang efisien dan efektif;
- 2.1.1.3 Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif.

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menyelenggarakan perkeretaapian nasional pada periode 2020-2024 menetapkan tujuan yang terdiri dari 3 butir sebagai berikut:

1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi;
2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal;
3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.

Indikator pada tujuan selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator outcome. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

Tabel II-1 Tujuan, Indikator dan Target Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian
Tahun 2020 – 2024

TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SATUAN	TARGET 2024
Peningkatan konektivitas jaringan Perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.	Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	0.36
Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.	Persentase capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) transportasi kereta api	%	82
	Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api	%	100
	Pemenuhan target angkutan barang kereta api	%	100
	Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI I dan II	%	94
Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.	Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (<i>rate of accident</i>)	Kejadian kecelakaan/ 1 juta km tempuh	0.22

2.4.4 Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Setelah ditetapkan tujuan diatas, selanjutnya dijabarkan lebih lanjut ke dalam sasaran-sasaran yang akan dicapai setiap tahunnya oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian selama tahun 2020-2024 yaitu:

SP 1. Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur;

SP 2. Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan;

SP 3. Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung oleh Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung oleh Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal.

2.5 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

2.5.1 Visi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Untuk mendukung terlaksananya RPJMN Tahun 2020-2024 dan mendukung program prioritas Presiden dan Wakil Presiden, Kementerian Perhubungan, serta Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Visi Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Bagian Timur selaras dan sejalan dengan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian yaitu:

“Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau di wilayah Jakarta dan Banten guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

2.5.2 Misi Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten

Selanjutnya, dari Visi tersebut dirumuskan misi sebagai berikut:

1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang terintegrasi dan berkelanjutan;
2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang efisien dan efektif;

3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang efektif.

2.5.3 Tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Visi dan misi tersebut diterjemahkan ke dalam 3 (tiga) Tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Setiap tujuan terdapat rumusan sasaran program yang ingin dicapai oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Berikut 3 (tiga) tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan **Konektivitas Jaringan** perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi;
2. Peningkatan **Kinerja Pelayanan** transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang optimal;
3. Peningkatan **Keselamatan** transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang andal;

2.5.4 Sasaran Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten

Berdasarkan 3 (tiga) tujuan dari Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten di atas, selanjutnya akan dijabarkan lebih lanjut ke dalam 4 (empat) Sasaran Kegiatan yang akan dicapai setiap tahunnya selama tahun 2020-2024. Sasaran-sasaran kegiatan tersebut antara lain:

- SK T1. Meningkatnya **Konektivitas** prasarana perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian;
- SK T2. Meningkatnya **Kapasitas Prasarana** yang mendukung pelayanan perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian;
- SK T3. Meningkatnya **Kinerja Pelayanan** lalu lintas dan angkutan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian;
- SK T4. Meningkatnya **Keselamatan** transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian.

Dalam melaksanakan keempat Sasaran Kegiatan tersebut untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur juga berupaya terus menerus meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik sehingga ditetapkan pula 1 (satu) Sasaran Kegiatan lagi yaitu:

- SK T5. Mewujudkan **Good Governance** dan **Clean Government** di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian.

Tabel II-2 Visi, Misi, Tujuan, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten.

VISI	MISI	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	2020	2021	2022	2023	2024	TARGET 2024	
						TARGET	TARGET	TARGET	TARGET	TARGET		
"Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten berupaya mewujudkan Perkeretaapain yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian bertandaskan Gotong-Royong"	1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapain di Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten yang terintegrasi dan berkelanjutan	1. Peningkatan Konektivitas Jaringan perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain dengan aksesibilitas yang tinggi	SKT1. Meningkatnya konektivitas Prasarana Perkeretaapain	IKK T1.. Rasio Konektivitas Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	Rasio	0	0,62	0,62	0,63	0,63	Total Pembangunan Reaktivasi Rangkasbitung – Labuan yaitu 56,6 Kmmp	
	2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapain di Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten yang efisien dan efektif	2. Peningkatan Kinerja Pelayanan transportasi perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain yang optimal	SKT2. Meningkatnya Kapasitas Prasarana mendukung pelayanan Perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	IKK T2.1. Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	%	75	80	81	85	89	Terdapat pengoperasian jalur KA dengan TQI kategori 1 dan II dengan kegiatan pengukuran kegiatan yaitu Pembangunan DDT Paket I dan II selesai 2022, Peningkatan Jalur Lintas Rangkasbitung – Serang 67kmmp selesai tahun 2021, Pembangunan Double Track Rangkasbitung – Serang 33kmmp Selesai 2023, dan Pembangunan Double-Double Track Bekasi – Cikarang 16kmmp selesai tahun 2024	
				IKK T2.2 Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	%		80	85	88	94	Pembangunan peningkatan persinyalan Cikarang – Cikampek 1 Unit, Pembangunan persinyalan Rangkasbitung – Pndeglang, Pembangunan Persinyalan Rangkasbitung - Serang	
			SK T3. Meningkatnya Kinerja Lalulintas dan angkutan KA di Perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	IKK T3.1.Pemenuhan target angkutan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	%	11	22	36	59	85	Total target angkutan kereta api penumpang adalah	
	3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapain di Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jawa Bagian Timur yang efektif	3. Peningkatan Keselamatan transportasi perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain yang andal	SK T4.Meningkatnya KESELAMATAN	IKK T4.1. Persentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten (Tabrakan KA dengan KA, Anjlokkan, Terguling, Terbakar)	%	100	100	100	100	100	Total Penurunan Kecelakaan Kereta Api sebesar 100% (tidak terjadi kecelakaan)	
	Tambahkan Misi, Tujuan dan Sasaran Kegiatan											
	Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	Peningkatan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	SK T5. Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di	IKK T5.1 Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	%	92	93	93	94	95	Rata-rata prosentase penyerapan anggaran sebesar 92,7%	
				IKK T5.2 Persentase Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapain	%	100	100	100	100	100	Total target PNPB 100%	

BAB III

ARAH KEBIJAKAN & STRATEGI

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi

3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

RPJMN 2020-2024 merupakan tahapan terakhir dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025, dimana pada akhir periode RPJPN tersebut, pendapatan perkapita Indonesia diharapkan akan mencapai tingkat kesejahteraan setara dengan negara-negara berpenghasilan menengah atas (*upper-middle income country/MIC*) yang memiliki kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.

Sebagaimana arahan RPJPN 2005 – 2025, sasaran pembangunan jangka menengah 2020-2024 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Terdapat 4 (empat) pilar dari RPJMN IV tahun 2020-2024 yang merupakan amanat RPJPN 2005-2025 untuk mencapai tujuan RPJMN IV, yaitu:

- a. Kelembagaan politik dan hukum yang mantap;
- b. Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat;
- c. Struktur ekonomi yang semakin maju dan kokoh;
- d. Terwujudnya keanekaragaman hayati yang terjaga;

RPJMN Tahun 2020-2024 telah menetapkan visi dan misi Presiden. Kemudian RPJMN juga menyampaikan 5 (lima) arahan utama Presiden yang digunakan sebagai strategi melaksanakan misi Presiden yang dikenal dengan Nawacita Kedua dan dalam rangka mencapai sasaran Visi Indonesia 2045. Arahan tersebut meliputi:

- a. Pembangunan Sumber Daya Manusia;
- b. Pembangunan Infrastruktur;
- c. Penyederhanaan regulasi;
- d. Penyederhanaan Birokrasi;
- e. Transformasi Ekonomi.

Visi, misi dan lima arahan Presiden diterjemahkan dalam 7 agenda pembangunan pada RPJMN 2020-2024, yaitu:

- a. Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas;
- b. Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan;
- c. Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing;
- d. Membangun Kebudayaan dan Karakter Bangsa;
- e. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar;
- f. Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim;
- g. Memperkuat Stabilitas Polhukam dan Transformasi Pelayanan Publik.

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan

Sebagaimana diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 – 2024, sektor transportasi memiliki prioritas pembangunan sebagai berikut:

- 1. Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
- 2. Perkuatan Jalur Logistik Utama;
- 3. Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
- 4. Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Didasarkan pada prioritas pembangunan di sektor transportasi tersebut, maka kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan agar dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

- 1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi untuk Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
- 2. Merajut Konektivitas Antar Wilayah sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama;
- 3. Dukungan Aksesibilitas dalam Pengembangan Kawasan Industri, Pariwisata dan KEK Luar Jawa sebagai wujud Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
- 4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020 – 2024 merupakan metode pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera

dilaksanakan dalam kurun waktu 2020-2024 serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020 – 2024.

Arah Kebijakan dan Strategi memuat langkah yang berupa program indikatif untuk memecahkan permasalahan yang teridentifikasi dan mendesak untuk segera dilaksanakan guna mendukung pencapaian Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis. Program indikatif tersebut harus mendukung sasaran RPJMN 2020 – 2024 sesuai dengan bidang terkait.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan diperoleh dengan mendasarkan pada potensi yang ada, yang diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di sektor perhubungan.

3.1.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Penyelenggaraan perkeretaapian nasional diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi nasional melalui perwujudan visi perkeretaapian nasional tahun 2030 yaitu “Mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan”. Strategi yang akan ditempuh untuk mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian nasional sesuai arah pengembangan perkeretaapian nasional 2030 antara lain sebagai berikut:

1. Strategi pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian;
2. Strategi peningkatan keamanan dan keselamatan perkeretaapian;
3. Strategi alih teknologi dan pengembangan industri;
4. Strategi pengembangan sumber daya manusia perkeretaapian;
5. Strategi pengembangan kelembagaan;
6. Strategi investasi dan pendanaan;

Target penyelenggaraan perkeretaapian nasional 2030 adalah: “Mewujudkan layanan transportasi perkeretaapian yang memiliki pangsa pasar penumpang sebesar 7% - 9 % dan barang sebesar 11% - 13% dari keseluruhan layanan transportasi nasional”. Berdasarkan proyeksi yang dilakukan, pangsa pasar angkutan penumpang moda kereta api tahun 2024 adalah sekitar 5% - 6% penumpang dan angkutan barang moda kereta api tahun 2024 adalah sekitar 0.5% - 1%.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai dengan tugas dan fungsinya telah merumuskan sejumlah arah kebijakan dan strategi pencapaian yang harus terlaksana dalam kurun waktu lima tahun ke depan, sebagaimana tertuang dalam Renstra 2020-2024 bidang Perkeretaapian.

3.1.4 Arah Kebijakan Dan Strategi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Dalam rangka mendukung arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional dalam bidang perkeretaapian yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian berdasarkan agenda prioritas pembangunan nasional, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten telah merumuskan strategi pengembangan dan pembangunan perkeretaapian tahun 2020 –2024 untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan yaitu sebagai berikut:

1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.

Sasaran yang ingin dicapai adalah Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah:

- a. Pembangunan jalur kereta api baru.
- b. Pembangunan reaktivasi jalur kereta api.
- c. Pembangunan akses kereta api menuju pelabuhan dan bandara.

2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.

Sasaran yang ingin dicapai adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal dengan peningkatan kapasitas sarana dan prasarana. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah:

- a. Pembangunan jalur ganda kereta api perkotaan.
- b. Peningkatan jalur kereta api.
- c. Peningkatan fasilitas operasi kereta api.
- d. Penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis.
- e. Optimalisasi frekuensi perjalanan kereta api penumpang/barang.
- f. Pengawasan penyelenggaraan prasarana dan sarana yang dilakukan operator dari segi pemberian pelayanan kepada pengguna jasa perkeretaapian.

3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.

Sasaran yang ingin dicapai adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian dengan meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah:

- a. Identifikasi daerah rawan kecelakaan dan rawan bencana.
- b. Peningkatan perlintasan sebidang menjadi tidak sebidang (*underpass/flyover*).
- c. Sosialisasi keselamatan perkeretaapian kepada masyarakat.
- d. Pengawasan penyelenggaraan prasarana dan sarana yang dilakukan operator dari segi keselamatan.

Dalam rangka menjalankan arah kebijakan dan strategi-strategi tersebut diatas, pada tahun 2020 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten memiliki 1 (satu) program yaitu **Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian** dan 5 (lima) kegiatan yang terdiri dari:

1. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian.
2. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan KeretaApi.
3. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung KeretaApi.
4. Kegiatan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian.
5. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian.

Selanjutnya dilakukan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran sehingga mulai tahun 2021-2024 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten memiliki dua program dan empat kegiatan yang terdiri dari:

1. **Program Infrastruktur Konektivitas Kegiatan:**
 - a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian.
 - b. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian.
 - c. Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian.
2. **Program Dukungan Manajemen Kegiatan:**
 - a. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian.

Kedudukan, tugas dan fungsi serta kewenangan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 63 Tahun 2014 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian. Berdasarkan Keputusan Menteri tersebut kedudukan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten merupakan unit kerja dibawah Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan sebagai salah satu unsur pelaksana tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas, Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten menyelenggarakan fungsi :

1. Pelaksanaan peningkatan prasarana perkeretaapian;
2. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian;
3. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas dan angkutan kereta api;
4. Pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan kereta api;
5. Pelaksanaan pemantauan kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian;
6. Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian;
7. Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
8. Pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

Struktur Organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 189 Tahun 2015 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan beserta perubahan ketiga Nomor PM.117 Tahun 2017.

Dalam rangka pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten mempunyai susunan organisasi terdiri dari Bagian Perencanaan, Bagian Keuangan, Bagian Hukum serta Bagian Kepegawaian dan Umum, sebagaimana bagan berikut:

**STRUKTUR ORGANISASI
BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH JAKARTA DAN BANTEN**



Gambar 3.1

Bagan Organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten mempunyai dan melaksanakan tugas peningkatan dan pengawasan prasarana, serta pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas, angkutan dan keselamatan perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugasnya, Organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten terdiri atas:

1. Subbagian Tata Usaha;
2. Seksi Prasarana Perkeretaapian;
3. Seksi Lalu Lintas, Sarana, dan Keselamatan Perkeretaapian;
4. Kelompok Jabatan Fungsional.

Penjabaran tugas masing-masing Subbagian antara lain :

1. Subbagian Tata Usaha;

Mempunyai tugas melakukan pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

2. Seksi Prasarana Perkeretaapian;

Mempunyai tugas melakukan peningkatan prasarana perkeretaapian dan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.

3. Seksi Lalu Lintas, Sarana, dan Keselamatan Perkeretaapian;

Mempunyai tugas melakukan pengawasan penyelenggaraan dan keselamatan sarana, lalu lintas dan angkutan kereta api dan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian, serta pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan.

Sumber Daya Manusia

a. Komposisi Pegawai berdasarkan Golongan/Kepangkatan :

Pegawai atau karyawan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten periode bulan April 2019, berjumlah 102 (seratus dua) orang, terdiri dari 30 (tiga puluh) orang status PNS dan 72 (tujuh puluh dua) orang status honorer. Adapun komposisi pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1
Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan/Kepangkatan

No.	Golongan / Kepangkatan	Jumlah (orang)
a.	Honorer	54
b.	Golongan I	0
c.	Golongan II	10
d.	Golongan III	16
e.	Golongan IV	3

b. Komposisi Pegawai berdasarkan Pendidikan;

Selain komposisi berdasarkan golongan/kepangkatan, pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berdasarkan tingkat pendidikan pada Tabel 2, sebagai berikut:

Tabel 3.2
Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

NO	URAIAN	JUMLAH PEGAWAI
1	Pasca Sarjana (S2)	3
2	Sarjana (S1)	31
3	Sarjana Muda / D3	18
4	SLTA / Sederajat	2
	Jumlah	54

Berdasarkan jumlah SDM tersebut maka pencapaian kinerja kegiatan yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten menggunakan SDM sebagai input dalam pelaksanaan kegiatan tersebut dan sekaligus sebagai faktor pendukung tercapainya output dari kegiatan yang akan dilaksanakan. Kegiatan-kegiatan yang di laksanakan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi yang ada pada masing-masing seksi dan sub bagian yang ada di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Tugas pokok dan fungsi yang akan dilaksanakan tersebut nantinya akan

menjadi kontrak kinerja jabatan fungsional umum seluruh pegawai di lingkungan kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten.

3.2 Kerangka Regulasi Bidang Perkeretaapian

Tujuan penyelenggaraan perkeretaapian salah satunya adalah dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional sebagaimana diamanahkan oleh UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam rangka mencapai tujuan tersebut diperlukan aturan lebih lanjut yang lebih detail dan teknis sehingga dapat efektif dan efisien untuk diimplementasikan.

Dalam kerangka regulasi penyelenggaraan perkeretaapian nasional, UU 23/2007 sebagai pengganti UU 13/1992 tentang Perkeretaapian merupakan regulasi induk yang dalam pelaksanaannya telah memandatkan dan/atau diperkuat dengan sejumlah peraturan pelaksanaan, yakni sebanyak 2 Peraturan Pemerintah (PP), yakni: PP 56/2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (dan perubahannya melalui PP 6/2017) dan PP 72/2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api (dan perubahannya melalui PP 61/2016), serta lebih dari 70 Peraturan Menteri/Keputusan Menteri terkait teknis kebijakan di bidang sarana, prasarana, SDM, tatanan dan pembinaan, kelembagaan, lalu lintas, keselamatan, dan lain sebagainya.

Kerangka regulasi di dalam Renstra 2020-2024 diarahkan untuk melengkapi dan memperkuat struktur regulasi dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional di atas, melalui identifikasi kebutuhan penetapan regulasi baru (untuk substansi yang belum diatur) maupun perubahan/revisi dari regulasi eksisting (jika ada bagian yang perlu disempurnakan atau tidak relevan lagi).

Konteks penguatan kerangka regulasi di bidang perkeretaapian pada Renstra 2020 - 2024 adalah untuk memastikan bahwa sejumlah agenda pengembangan sarana, prasarana, SDM, kelembagaan, dan sistem pendukung di

bidang perkeretaapian yang dicanangkan telah memiliki/didukung oleh dasar hukum yang tepat.

Kerangka regulasi yang baik akan dapat menciptakan keselarasan dan keharmonisan dalam pelaksanaan pembangunan moda kereta api di Indonesia. Semisal kaitan antara program pembangunan dan kelembagaan, maka kerangka regulasi bidang perkeretaapian sebagai turunan dari UU 23/2007 juga mengatur hal tersebut. Hal ini mengingat berdasarkan RIPNAS, pengembangan perkeretaapian sampai dengan tahun 2030 telah diprogramkan untuk dapat menjangkau seluruh wilayah di Indonesia (hal ini juga sejalan dengan tujuan penyelenggaraan perkeretaapian yaitu pemerataan pembangunan nasional) sehingga diperlukan pengembangan struktur organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian berupa Balai Teknik yang diperkuat pula dengan regulasi yang mendukung hal tersebut, semisal Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM.63 Tahun 2014.

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten sendiri dalam penyusunan regulasi periode 2020-2024 ini adalah dalam posisi memberikan saran dan masukan, mendukung, serta melaksanakan regulasi yang telah disusun oleh Kementerian Perhubungan/Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam setiap pelaksanaan tugas dan fungsinya.

3.3 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian 2020-2024

Berdasarkan realisasi pelaksanaan dari Renstra 2015-2019, maka terkait dengan kelembagaan pada periode 2020-2024 terdapat beberapa usulan atau program yang akan dilakukan untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten serta dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Selain itu Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten perlu mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (good governance) dan meningkatkan mutu pelayanan pada masyarakat. Maka untuk itu organisasi memerlukan sumber daya manusia yang tepat secara kualitas dan kuantitas dengan dilakukan monitoring, evaluasi dan penataan sumber daya manusia yang berkelanjutan serta perlu adanya pengembangan dan penguatan kelembagaan melalui pembentukan organisasi

Balai baru maupun peningkatan eselonisasi pada Balai Teknik menjadi Balai Besar.

3.3.1 Peningkatan status UPT Balai dan Pembentukan Unit Baru

Seiring dengan pesatnya pembangunan daerah dan perkotaan, diharapkan pembangunan transportasi perkeretaapian nasional mampu menjadi tulang punggung angkutan barang dan angkutan penumpang perkotaan sehingga dapat menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dapat meningkatkan efisiensi penyelenggaraan perekonomian nasional. Oleh karena itu, penyelenggaraan perkeretaapian nasional di masa depan harus mampu menjadi bagian penting dalam struktur perekonomian nasional. Terkait dengan hal diatas, dalam rangka pengembangan sistem perkeretaapian nasional dan amanah yang diemban oleh Balai maka dibutuhkan reorganisasi atau menata ulang struktur organisasi dan peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian

Faktor yang menjadi pertimbangan kebutuhan penataan organisasi antara lain:

a. Faktor Internal

1) Beban kerja terlalu tinggi

Saat ini Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur melaksanakan fungsi yaitu:

- Pelaksanaan peningkatan prasarana perkeretaapian
- Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian
- Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas dan angkutan kereta api
- Pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan kereta api
- Pelaksanaan pemantauan kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian

- Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian
- Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
- Pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat. Fungsi tersebut diatas merupakan cerminan tugas yang dilakukan oleh 4 (empat) Direktorat di Lingkungan Ditjen Perkeretaapian. Selain itu, Balai juga harus melakukan tugas untuk melaksanakan pembangunan yang sifatnya strategis sebagaimana diamanahkan dalam Perpres PSN, Perpres RPJMN dan Perpres Nomor 80 Tahun 2019.

2) Rentang kendali wilayah pengawasan yang terlalu luas

3) Adanya potensi penerimaan negara yang belum tergali

4) Pengembangan strategi yang dilakukan pimpinan

5) Agar lebih terkonsentrasi dalam melaksanakan pekerjaan maupun menyelesaikan setiap Permasalahan

6) Agar dapat mengambil kebijakan strategis secara langsung

Keberadaan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian selama ini selalu melakukan koordinasi dengan pemerintah daerah baik pimpinan wilayah selevel Gubernur dan Bupati/Walikota di daerah. Namun dalam pelaksanaannya memiliki sejumlah kendala berkenaan dengan kesenjangan hirarki jabatan struktural antara Kepala Balai Teknik Perkeretaapian yang merupakan pejabat setingkat eselon III dan Gubernur dan Bupati/Walikota di daerah yang merupakan pejabat politik di suatu wilayah. Kesenjangan tersebut sedikit banyak telah mempengaruhi

efektivitas koordinasi yang dilakukan. Selain itu, dalam proses koordinasi selama ini masih ada permasalahan yaitu kecepatan dalam pengambilan keputusan yang karena pada pihak BTP masih harus berjenjang sesuai hirarki jabatan di Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Diharapkan dengan meningkatkan hirarki jabatan struktural Kepala Balai menjadi Kepala Balai Besar setingkat Eselon II dapat lebih efektif mengemban fungsi sebagai penanggungjawab efektivitas instansi yang dipimpinnya melalui keahliannya dalam perancangan dan implementasi strategi guna merealisasikan implementasi kebijakan-kebijakan pokok yang harus dijalankan serta koordinasi dengan pemerintah daerah.

b. Faktor Eksternal

- 1) Adanya kebijakan pemerintah yang berimplikasi perlunya perubahan struktur, tugas dan fungsi organisasi
- 2) Adanya tuntutan stakeholder dalam upaya pencapaian tujuan organisasi
- 3) Adaptasi terhadap kemajuan teknologi

c. Perubahan Lingkungan

- 1) Mitigasi bencana dan konflik
- 2) Kolaborasi layanan antara Pemda dan Badan Usaha
- 3) Modernisasi layanan
- 4) Komplemen Layanan
- 5) SDM Perkeretaapian
- 6) Kerjasama dan Konektivitas Regional
- 7) Green Transport

Faktor-faktor tersebut diatas yang bisa dikatakan juga sebagai suatu permasalahan adalah hal-hal yang menjadi latar belakang perlunya dilakukan peningkatan status UPT Balai dan pembentukan unit baru di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian.

Karena secara teoritis pengembangan kapasitas merupakan salah satu upaya peningkatan

kemampuan untuk mencapai tujuan yang hendak dicapai. Karena pengembangan kapasitas tersebut mengacu kepada proses dimana individu, kelompok, organisasi, kelembagaan, dan masyarakat mengembangkan kemampuannya baik secara individual maupun kolektif untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang ada.

3.3.1.1 Peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian

Rencana peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian sebagai bagian dari upaya mengembangkan sistem perkeretaapian nasional di dalam struktur Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah dibentuk Unit Pelaksana Teknis yaitu Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) berdasar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM No.63 Tahun 2014. Pertimbangan utama pembentukan UPT Balai Teknik Perkeretaapian adalah dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan peningkatan prasarana, fasilitasi bimbingan dan pengawasan teknis, serta koordinasi pelaksanaan operasional penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan kereta api.

Kondisi saat ini, beberapa elemen dari sistem tersebut masih mengalami ketimpangan antara lain: jumlah SDM yang ada tidak memadai untuk bisa menangani seluruh tugas fungsi yang diamanatkan peraturan; penambahan volume prasarana yang ditingkatkan belum bisa diimbangi dengan SDM yang memadai baik secara kuantitas, kualitas maupun kelembagaan untuk pengawasan, pemantauan penyelenggaraannya. Selain itu, tugas-tugas baru pemerintah terkait dengan percepatan Proyek Strategis Nasional dan rencana ke depan sebagaimana diamanatkan RIPNAS akan semakin sulit dipenuhi jika ketimpangan yang ada masih terjadi. Usaha untuk mewujudkan target tersebut, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian, menyadari pentingnya pematangan organisasi dan peningkatan status unit pelaksana teknis yang akan menjadi motor pelaksana dalam menata kembali penyelenggaraan perkeretaapian nasional secara menyeluruh sehingga tujuan penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun

2017 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian serta Peraturan Presiden nomor 109 tahun 20 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional Proyek dapat terlaksana dengan baik.

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja

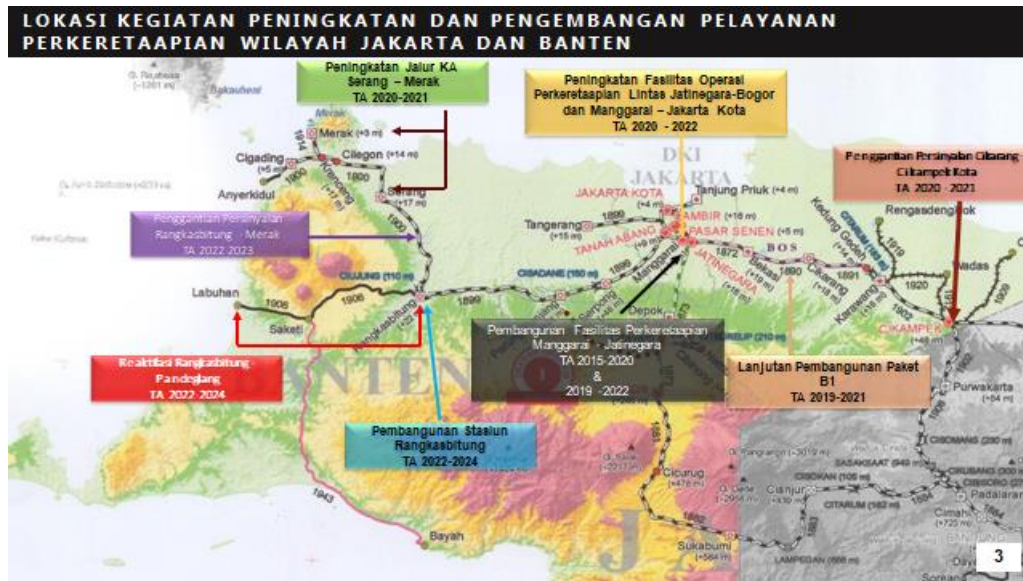
Dalam rangka mewujudkan visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden serta untuk mendukung kebijakan nasional, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten telah menetapkan 5 (lima) tujuan yang dilengkapi dengan 5 sasaran program. Sasaran program adalah kondisi yang diharapkan secara nyata oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten dan merupakan cermin pengaruh atas ditimbulkannya hasil (*outcome*) dari beberapa Kegiatan. Dalam rangka mengukur tingkat keberhasilan capaian, tiap sasaran program diukur dengan menggunakan Indikator Kinerja Program dan setiap Kegiatan diukur dengan menggunakan Indikator Kinerja Kegiatan.

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten telah menetapkan beberapa indikator kinerja beserta targetnya pada tahun 2020-2024. Hal tersebut untuk mengukur pencapaian sasaran program maupun pencapaian kegiatan. Rumusan indikator tersebut tetap memperhatikan arahan dalam RPJMN 2020- 2024. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten ditetapkan berdasarkan cascading Sasaran Program yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagaimana berikut ini:

Tabel IV-1 target Kinerja Program

VISI	TUJUAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	2020	2021	2022	2023	2024	TARGET 2024
				TARGET	TARGET	TARGET	TARGET	TARGET	
<p>"Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong- Royong"</p>	1. Peningkatan Konektivitas Jaringan perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi	IKK T1.. Rasio Konektivitas Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Rasio	0	0,62	0,62	0,63	0,63	Total Pembangunan Reaktivasi Rangkasbitung – Labuan yaitu 56,6 Kmosp
	2. Peningkatan Kinerja Pelayanan transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang optimal	IKK T2.1. Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	%	75	80	81	85	89	Terdapat pengoperasian jalur KA dengan TQI kategori 1 dan II dengan kegiatan pengukuran kegiatan yaitu Pembangunan DDT Paket I dan II selesai 2022, Peningkatan Jalur Lintas Rangkasbitung – Merak 67kmosp selesai tahun 2021, Pembangunan Double Track Rangkasbitung – Serang 33kmosp Selesai 2023, dan Pembangunan Double-Double Track Bekasi – Cikarang 16kmosp selesai tahun 2024
		IKK T2.2 Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	%	80	80	85	88	94	Pembangunan peningkatan persinyalan Cikarang – Cikampek 1 Unit, Pembangunan persinyalan Rangkasbitung – Pndeglang, Pembangunan Persinyalan Rangkasbitung - Serang
		IKK T3.1.Pemenuhan target angkutan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	%	11	22	36	59	85	Total target angkutan kereta api penumpang adalah
	3. Peningkatan Keselam	IKK T4.1. Persentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten (Tabrakan KA dengan KA, Anjlok, Terguling, Terbakar)	%	100	100	100	100	100	Total Penurunan Kecelakaan Kereta Api sebesar 100% (tidak terjadi kecelakaan)
	Peningkatan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKK T5.1 Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	%	92	93	93	94	95	Rata-rata prosentase penyerapan anggaran sebesar 92,7%
		IKK T5.2 Persentase Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	%	100	100	100	100	100	Total target PNBPN 100%

Gambar IV-1 Rencana Pengembangan Jalur KA di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten



- A. Pembangunan Jalur Double-double Track antara lain sebagai berikut:
 - 1. Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian Manggarai Jatinegara DDT Paket A tahun 2019-2022
 - 2. Lanjutan Pembangunan DDT Paket BI tahun 2019-2021

- B. Pembangunan Jalur Baru/Reaktivasi
 - 1. Reaktivasi jalur Rangkasbitung – Pandeglang Tahun 2022 - 2024

- C. Peningkatan Jalur
 - 1. Peningkatan Jalur Rangkasbitung – Serang Tahun 2020
 - 2. Peningkatan Jalur Serang – Merak Tahun 2021

4.2 Kerangka Pendanaan

Untuk mencapai tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten sasaran program yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan dari berbagai sumber daya seperti regulasi dan pendanaan yang mencukupi. Terkait dengan dukungan pendanaan, indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran program Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Tabel IV-2 Kerangka Pendanaan Sebelum RSPP

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	2020	2021	2022	2023	2024
			Rp 1,140,359,012,000	Rp 1,151,913,799,000	Rp 2,298,884,030,354	Rp 2,271,477,174,500	Rp 2,202,324,891,950
022.08.GA	Program	Infrastruktur Konektivitas	Rp 1,128,293,772,000	Rp 1,130,761,481,000	Rp 2,268,450,235,354.00	Rp 2,238,000,000,000.00	Rp 2,165,500,000,000.00
022.08.WA	Program	Dukungan Manajemen	Rp 12,065,240,000	Rp 21,152,318,000	Rp 30,433,795,000.00	Rp 33,477,174,500	Rp 36,824,891,950

Tabel IV-3 Kerangka Pendanaan Setelah RSPP

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	2021	2022	2023	2024
			Rp 1,079,887,556,275	Rp 2,230,734,620,225	Rp 2,229,172,893,360	Rp 2,378,581,854,917
022.08.GA	Program	Infrastruktur Konektivitas	Rp 1,052,827,736,420	Rp 2,200,968,818,385	Rp 2,196,430,511,336	Rp 2,342,565,234,691
022.08.WA	Program	Dukungan Manajemen	Rp 27,059,819,855	Rp 29,765,801,840.00	Rp 32,742,382,024	Rp 36,016,620,226

BAB V

PENUTUP

Penyusunan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berpedoman kepada Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024 yang memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program dan kegiatan pembangunan sesuai tugas masing-masing institusi, serta mengacu kepada 2 (dua) peraturan perundang-undangan di lingkungan Kementerian Perhubungan yang terkait dengan Rencana Strategis yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 dan Keputusan Dirjen Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020.

Sebagai penjabaran yang lebih rinci yang bersifat sektoral di wilayah kerja Jakarta dan Banten, Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten juga telah menetapkan visi dan misi guna mendukung terlaksananya RPJMN Tahun 2020-2024 termasuk mendukung program prioritas Presiden dan Wakil Presiden.

Visi dan misi tersebut diterjemahkan ke dalam 3 (tiga) tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang merupakan Sasaran Kegiatan, dimana tiap tujuan terdapat rumusan sasaran program yang menggambarkan sesuatu yang ingin dicapai oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Kelima tujuan dimaksud adalah:

1. Peningkatan **Konektivitas Jaringan** perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi;
2. Peningkatan **Kinerja Pelayanan** transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang optimal;
3. Peningkatan **Keselamatan** transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang andal.

Guna mewujudkan tujuan tersebut, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten telah menetapkan 5 (lima) sasaran yang terkait dengan **Konektivitas, Kapasitas Prasarana, Kinerja Pelayanan, Keselamatan**, serta *Good Governance* dan *Clean Government*.

Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 menjadi acuan dalam penyusunan renstra unit Eselon II/III mandiri di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan pedoman dalam penyusunan dokumen Rencana Kerja (Renja) setiap tahunnya.

5.1. Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga sesuai amanat UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Berbagai tantangan akan dihadapi dalam penyelenggaraan perkeretaapian 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 kereta api dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI khususnya di wilayah Jakarta dan Banten, di sisi lain jaringan perkeretaapian harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis perkeretaapian di wilayah Jakarta dan Banten tersebut.

Oleh karenanya, dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang perkeretaapian, yang membutuhkan peran seluruh *stakeholders* dalam menjalankannya. Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka.

Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan perkeretaapian yang andal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negarakepulauan Indonesia, khususnya termasuk wilayah Jakarta dan Banten dalam 5 tahun ke depan.

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

5.2. Arahan Pimpinan

Renstra Kementerian Perhubungan, Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian, dan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini merupakan acuan dalam merencanakan dan melaksanakan program dan kegiatan untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024. Untuk implementasi Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, nantinya ditindaklanjuti dengan penyusunan Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kegiatan dan Anggaran) yang akan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Di awal setiap tahun anggaran nantinya akan dituangkan ke dalam dokumen Penetapan Kinerja (PK) sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3. Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan. Evaluasi pelaksanaan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini setidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Direktur

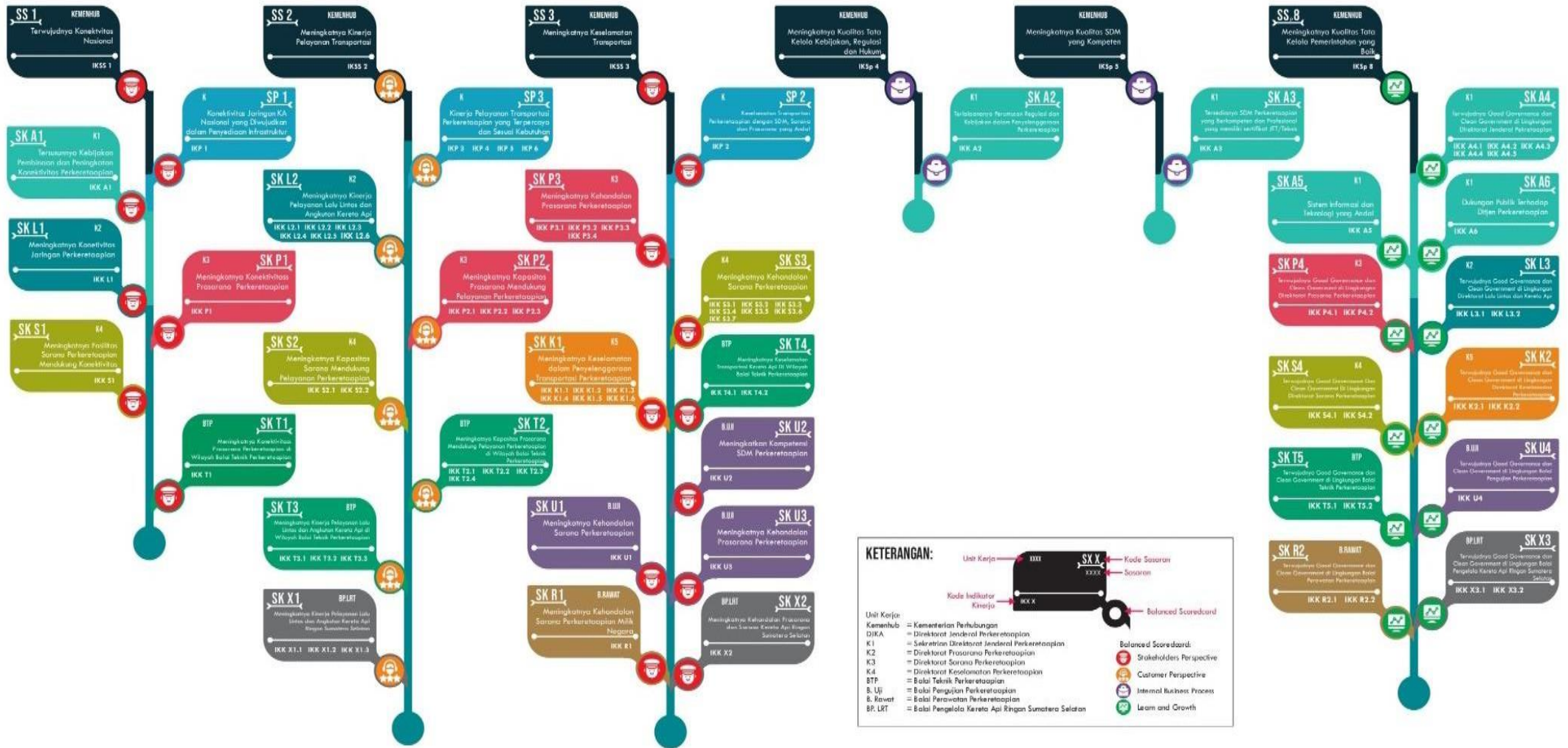
Jenderal Perkeretaapian melalui Sekretaris Ditjen Perkeretaapian, untuk selanjutnya akan dievaluasi secara menyeluruh terhadap seluruh laporan tiap unit kerja Eselon II/III mandiri di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Melalui pelaksanaan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020 – 2024 secara konsisten serta keterlibatan Pemerintah, Pemerintah Daerah, swasta, dan masyarakat, diharapkan dapat mempercepat proses peningkatan Infrastruktur yang berhubungan dengan moda angkutan Kereta Api. Oleh karena itu koordinasi dan integrasi baik secara vertikal maupun secara horizontal yang semakin kuat dalam penyelenggaraan bidang pembangunan Infrastruktur penghubung antar moda transportasi khususnya Perkeretaapian Indonesia yang lebih maju lagi.

Akhir kata, Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 perlu untuk dijabarkan ke dalam rencana program dan rencana kegiatan unit organisasi dan unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian secara konsisten.

LAMPIRAN I CASCADING

BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH JAKARTA DAN BANTEN TAHUN 2020 – 2024



KETERANGAN:

Unit Kerja: **XXXX** → Kode Sasaran
XXXX → Sasaran
IKK X → Kode Indikator Kinerja
SK X.Y → Balanced Scoreboard

Unit Kerja:
 KEMENHUB = Kementerian Perhubungan
 DIKA = Direktorat Jenderal Perkeretaapian
 K1 = Direktorat Direktorat Jenderal Perkeretaapian
 K2 = Direktorat Prasarana Perkeretaapian
 K3 = Direktorat Sarana Perkeretaapian
 K4 = Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
 BTP = Balai Teknik Perkeretaapian
 B.UJ = Balai Pengujian Perkeretaapian
 B. Kover = Balai Perawatan Perkeretaapian
 BP. LRT = Balai Pengelola Kereta Api Rangkaian Sumatera Selatan

Balanced Scoreboard:
 Stakeholders Perspective
 Customer Perspective
 Internal Business Process
 Learn and Growth

LAMPIRAN II

MATRIK PEMBANGUNAN RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BIDANG PERKERETAAPIAN TAHUN 2020 - 2024

NO	2020			2021			2022			2023			2024			TOTAL Renstra 2020-2024		Total Kebutuhan (Rp. 000)	KETERANGAN	
	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km/Kota	Anggaran (Rp. 000)	km	Rp. 000			
A PEMBANGUNAN BARU/REAKTIVASI																				
1									Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Menes Lauan	18.7	868.638.013.000	Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Menes Lauan	37.7	827.000.000.000					Menunggu Kesiapan Lahan	
2																				
3																				
									Jumlah	18.7	868.638.013.000	Jumlah		37.7	827.000.000.000			56,4	1.695.638.013.000	

NO	2020			2021			2022			2023			2024			TOTAL Renstra 2020-2024		Total Kebutuhan (Rp. 000)	KETERANGAN			
	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km/Kota	Anggaran (Rp. 000)	km	Rp. 000					
B PEMBANGUNAN JALUR GANDA																						
1	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s.d. Jatinegara Paket A Tahap I		308.753.517.000	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s.d. Jatinegara Paket A Tahap I	2,4	66.828.614.000													SBS N, Berakhir pada 2021			
2	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s.d. Jatinegara Paket A Tahap II		330.218.034.000	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s.d. Jatinegara Paket A Tahap II	4	449.948.041.000													SBS N, Semula Berakhir di 2021 menjadi berakhir di 2022			
3	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian Bekasi s.d. Cikarang		17.203.955.266.000	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian Bekasi s.d. Cikarang	3,3	176.884.349.000													SBS N, Berakhir di 2021			
4							Double Track Cikarang-Numbo	10	83.000.000.000										Diusulkan 2022			
5												Shorcut Parungpanjang - Citayam	37	1.387.500.000.000					Diusulkan 2024 menunggu ketersediaan lahan			
6												Double Track Ranglavibung -Serang	33	1.411.000.000.000					Diusulkan 2023 menunggu ketersediaan lahan			
7												Double Track Cikarang-Karawang	22	330.000.000.000					Diusulkan 2024 menunggu ketersediaan lahan			
Jumlah			26	842.932.817.000	Jumlah			10,2	692.861.004.000	Jumlah			14	628.918.409.994	Jumlah			59	1.717.500.000.000	142,2	5.293.212.230.994	

BAB I

PENDAHULUAN

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 63 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berkedudukan sebagai unit kerja dibawah Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan sebagai salah satu unsur pelaksana tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Kementerian Perhubungan memiliki tugas pokok dan fungsi untuk menyusun Rencana Strategis (Renstra) untuk semua moda transportasi dalam bentuk laporan Renstra setiap 5 tahun sekali. Untuk periode 2020-2024 telah ditetapkan Renstra Kementerian Perhubungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 80 Tahun 2020. Sedangkan Renstra bidang perkeretaapian diuraikan lebih rinci melalui Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 adalah dokumen perencanaan jangka menengah di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang merupakan turunan dari Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 yang memuat lebih detail terkait dengan program pembangunan maupun program balai selaku regulator meliputi kegiatan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di wilayah Jakarta dan Banten. Dokumen Renstra ini digunakan untuk memperlihatkan peran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten dalam upaya pencapaian visi dan misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Penyusunan renstra berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 dan Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten disusun dengan mempertimbangkan berbagai kondisi terkini, sehingga kebijakan dan strategi yang dirumuskan mampu menjawab tantangan pembangunan transportasi khususnya di subsektor perkeretaapian. Saat penyusunan Renstra, kondisi yang menjadi perhatian adalah terjadinya pandemi Corona Virus Disease (Covid-19) yang mempengaruhi hampir semua sektor di seluruh belahan dunia termasuk Indonesia. Sehingga pemerintah mengeluarkan kebijakan khususnya terkait pengelolaan keuangan negara khususnya dalam rangka antisipasi ancaman yang

membahayakan perekonomian nasional. Sehingga imbas pada sektor transportasi adalah dilakukan penyesuaian prioritas pembangunan I-2 Renstra BTP Jakban 2020-2024 bidang perkeretaapian.

Diperkirakan pandemi Covid-19 akan berdampak hingga beberapa tahun ke depan, maka kebijakan, strategi dan target indikator kinerja dalam Renstra akan disesuaikan dengan proyeksi realistis. Dalam Bab 1 akan disampaikan secara umum kondisi eksisting berupa pencapaian kinerja Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten selama Tahun 2015- 2019.

Dalam periode tersebut ada 3 tujuan sesuai Reviu Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yaitu:

1. Peningkatan konektivitas dan pelayanan jaringan transportasi kereta api;
2. Peningkatan keselamatan, keamanan dan kinerja pengendalian transportasi kereta api;
3. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi kereta api. Capaian Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2015- 2019 menjadi dasar evaluasi hal-hal yang dilakukan selama 2015-2019 dan untuk merumuskan kebijakan periode 2020-2024.

Salah satu upaya untuk mencapai visi misi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten adalah menjaring aspirasi masyarakat yang merupakan harapan masyarakat kepada Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang akan menjadi masukan untuk Renstra periode 2020- 2024. Sebagai usaha melayani masyarakat dan menjalankan tugas dan fungsi sebagai regulator bidang perkeretaapian, disampaikan potensi permasalahan baik dari internal maupun eksternal yang dihadapi dalam 5 (lima) tahun ke depan.

1.1 Kondisi Umum

Infrastruktur memegang peranan penting bagi kemajuan suatu bangsa. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) menyampaikan terdapat 3 (tiga) isu besar yang menjadi tantangan dalam percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia, yaitu: 1) Persoalan pembebasan lahan; 2) Perencanaan dan penyiapan proyek; dan 3) Skema Pendanaan (KPPIP, 2017).

Pentingnya peranan infrastruktur sektor transportasi berperan strategis dalam percepatan pertumbuhan dan kemajuan suatu bangsa. Sektor perkeretaapian sebagai salah satu sektor dalam transportasi, saat ini menjadi primadona karena karakteristiknya yang mampu mengangkut

penumpang secara massal serta barang dengan jumlah besar dan ramah lingkungan. Upaya percepatan pembangunan infrastruktur perkeretaapian dibutuhkan peran serta seluruh stakeholders, salah satunya melalui dukungan pendanaan.

Pembangunan infrastruktur perkeretaapian membutuhkan investasi yang cukup besar, dimana hingga saat ini sebagian besar pendanaannya bersumber dari alokasi Pemerintah (APBN).I-3 Renstra BTP Jakban 2020-2024 Visi Perkeretaapian Nasional 2030 sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) adalah “Mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan” dengan sasaran pengembangan jaringan dan layanan mencapai 10.524 Km, membutuhkan investasi yang mencapai nilai USD 65,595 Juta dimana porsi pendanaannya bersumber dari Pemerintah sebesar 36% dan pendanaan alternatif sebesar 64%.

Pada periode Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 (Tahap IV) dengan 3 (tiga) kata kunci, yaitu:

- 1). Struktur perekonomian yang kokoh;
- 2) Keunggulan kompetitif wilayah; dan
- 3) SDM berkualitas.

1.1.1 Posisi Dokumen Renstra Balai 2020-2024

Posisi Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2020-2024 Sebagaimana Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan rencana Pembangunan Nasional, Dokumen Renstra adalah dokumen perencanaan untuk 5 (lima) tahun yang berisi visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan serta program dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Renstra Kementerian Perhubungan bidang perkeretaapian dan dokumen perencanaan lainnya.

Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten sebagai dokumen perencanaan jangka menengah perlu berpedoman pada dokumen rencana jangka panjang perkeretaapian sebagaimana telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 296 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 2128 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional serta Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan

melalui Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

1.1.2 Kondisi Eksisting Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Kondisi Eksisting Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten



Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten adalah Unit Kerja Eselon III di lingkungan Kementerian Perhubungan yang keberadaannya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 63 Tahun 2014 Tentang Organisasi dan Tata Laksana Balai Teknik Perkeretaapian, yang memiliki Wilayah Penugasan :

1. Lintas Kampung Bandan – Tanah Abang - Merak : Panjang Lintas = 149.139
2. Lintas Jakarta Kota – Gambir – Bogor : Panjang Lintas = 54.810
3. Lintas Rangkas Bitung – Labuan Saketi : Panjang Lintas = 56.209
4. Lintas Jakarta Kota – Pasar Senen – Cikampek : Panjang Lintas = 87.717
5. Lintas Saketi – Bayah : Panjang Lintas = 89.256
6. Lintas Jakarta Gudang – Kampung Bandan : Panjang Lintas = 0,644
7. Lintas Tanjung Priok – Kemayoran : Panjang Lintas = 8,624

8. Lintas Tanah Abang – Manggarai – Jatinegara : Panjang Lintas = 8.678
9. Lintas Duri – Tangerang : Panjang Lintas = 19.297
10. Lintas Jakarta Kota – Tanjung Priok : Panjang Lintas = 8.115
11. Lintas Citayam – Nambo : Panjang Lintas = 13.267
12. Lintas Krenceng – Cigading – Anyer Kidul : Panjang Lintas = 16.878

Total Panjang Lintas = 512.009 Km'sp

Kondisi eksisting perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan banten

1.1.3 Capaian Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2015-2019

Bidang Prasarana

Dalam rangka meningkatkan keselamatan, keamanan, pelayanan dan peningkatan kapasitas perketaapian selama telah dilakukan pembangunan antara lain meliputi pembangunan jalur KA baru termasuk pembangunan jalur ganda dan reaktivasi sepanjang 3,6 Km'sp, jembatan KA yang ditingkatkan/ direhabilitasi dan dibangun pada sebanyak 260 unit, pembangunan dan peningkatan persinyalan dan telekomunikasi sebanyak 23 paket. Dengan rincian pembangunan perkeretaapian setiap tahunnya sebagaimana pada tabel berikut ini.

1.1 Tabel Pencapaian Pertahun

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Par Tahun					Jumlah
			2015	2016	2017	2018	2019	
1)	Jumlah Panjang Pembangunan Jalur dan Jalur Ganda Kereta Api yang dibangun atau dilakukan Peningkatan Kapasitas	Km'sp	69,58	3	9,625	20,5		103
2)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Stasiun dan Emplasemen	unit	4	0	4	7		15
3)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Fasilitas Operasi	unit	0	0	1	2		3
4)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Listrik Aliran Atas (LAA)	Km'sp	51,25	0		17,5		68.75
5)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Gardu	unit	3	1		1		5
6)	Jumlah Pembangunan dan peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	unit	1	0	1	1		3
7)	Jumlah Pembangunan/Peningkatan Viaduct/jembatan/underpasses	unit	15	0	8	1		24

8)	Jumlah pengadaan lahan di wilayah kerja	M2	52,145	9,605	16,404	3000		3078,154
9	Jumlah penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis	Laporan	0	0	0	0	1	1
10	Peningkatan Catu Daya	Unit	0	1	0	0	0	1
12	Pembangunan elektrifikasi jalur KA	km	0	0	0	17.5	0	17.5
11	Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang masih dalam tahap konstruksi (tahap pertama/lanjutan/kontrak tahun jamak)	km	0	0	0	0	5,76	5,67

Sumber: LKIP Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten 2015-2019

Capaian Program dan Kegiatan dalam rangka mewujudkan PELAYANAN transportasi kereta api di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang handal,

berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam bentuk monitoring dan pengawasan

Tabel 1.2 Capaian Program dan Kegiatan monitoring dan pengawasan Sarana dan Prasaran Perkeretaapian Tahun 2015-2019

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Par Tahun					Jumlah
			2015	2016	2017	2018	2019	
1)	Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian	Laporan	1	1	1	1	1	5
2)	Pemantauan dan Pengawasan Kelaikan Prasarana Perkeretaapian	Laporan	1	1	1	1	1	5
3)	Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian	Laporan	1	1	1	1	1	5
4)	Pemantauan dan Pengawasan Kelaikan Sarana Perkeretaapian	Laporan	1	1	1	1	2	6
5)	Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan	Laporan	1	1	1	1	2	6

Sumber : BTP Jakban 2019

Capaian Program dan Kegiatan dalam rangka meningkatkan KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten dalam bentuk monitoring dan pengawasan serta pembangunan sarana penunjang keselamatan angkutan kereta api.

Tabel 1.3 Capaian Program dan Kegiatan monitoring dan pengawasan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Kereta Api dan Pembangunan Prasarana penunjang Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2015-2019

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Per Tahun					Jumlah
			2015	2016	2017	2018	2019	
1.	Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan keselamatan lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;	Laporan	1	1	1	1	2	6
2.	Pencegahan dan penindakan Pelanggaran Perundang - undangan bidang Perkeretaapian;	Laporan	1	1	1		1	3
3.	Analisis dan Penanganan Kecelakaan Bidang Perkeretaapian;	Laporan	1	1	1		1	3
4.	Jumlah Pembangunan/Peningkatan jembatan penyeberangan Orang (JPO) di wilayah kerja Balai	Unit	2	1	3	1		6
5.	Pembangunan Sterilisasi Jalur KA di wilayah kerja Balai 17,2 km'sp	Km'sp	4,9				17,2	

Sumber : BTP Jakban 2019

Tabel 1.4 Capaian Program dan Kegiatan dalam rangka meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2015-2019

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Par Tahun					Jumlah
			2015	2016	2017	2018	2019	
1.	Posko Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru di wilayah Kerja Balai;	Laporan	1	1	1	1	0	4

Tabel 1.5 Bidang Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Tahun 2015-2019

No	Kegiatan	Satuan	Pencapaian Par Tahun				
			2015	2016	2017	2018	2019
1.	Prosentasi Penyerapan Anggaran	%	60	65	70	56	71
2.	Target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Rp	0	0	0	0	0
3.	Jumlah Dokumen Penyusunan desain/STD di wilayah kerja diwilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Dokumen	14	5	2	2	0
4.	Kegiatan Layanan Dukungan Management dan Pembinaan (kepegawaian, Rumah Tangga, LAPTA & LAKIP)	Laporan	4	4	4	4	0
5.	Jumlah Kegiatan layanan Internal organisasi	Laporan	2	2	2	2	9

Bidang dukungan manajemen dan dukungan lainnya pada kegiatan prosentasi penyerapan Anggran pada tahun 2015-2019 sebanyak 68 %. Kegiatan target pendapatan negara bukan pajak (PNBP) pada tahun 2015-2019 berjumlah Rp 0. Kegiatan penyusunan dokumen desain/STD di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten sebanyak 23 Dokumen. Kegiatan layanan dukungan management dan pembinaan pada tahun 2015-2019 sebanyak 16 laporan. Dan kegiatan jumlah kegiatan layanan internal organisasi sebanyak 17 Laporan.

Capaian Kinerja Anggaran

Berdasarkan evaluasi terhadap realisasi alokasi anggaran khususnya yang bersumber dari APBN untuk pembangunan di wilayah Jakarta dan Banten pada periode selama 5 tahun terakhir (periode 2015-2019) adalah sebagai berikut:

Alokasi dan realisasi anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur dapat dilihat melalui Evaluasi Laporan Tahunan dan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) selama tahun 2015-2019 (berdasarkan SPAN)

Tahun	Keterangan	Pegawai	Barang	Modal	Total
2015	PAGU	0	10.920.874.000	3.561.441.537.000	3.572.362.411.000
	REALISASI	0	3.854.675.224	855.895.194.959	859.749.870.183
			35,30%	24,03%	24,07%
	SISA	0	7,066,198,776	2,705,546,342,041	2,712,612,540,817
2016	PAGU	4.354.298.000	12.267.812.000	2.988.124.222.000	3.004.746.332.000
	REALISASI	2.945.625.303	7.665.349.826	1.074.563.204.273	1.085.174.179.402
		67,65%	62,48%	35,96%	36,12%
	SISA	4,602,462,174	1,913,561,017,727	1,919,572,152,598	3,837,735,632,499
2017	PAGU	6,060,587,000	12,385,381,000	2,945,291,684,000	2,963,737,652,000
	REALISASI	3,635,208,185	10,247,697,890	1,953,611,845,571	1,967,494,751,646
		59.98%	82.74%	66.33%	66.39%
	SISA	2,425,378,815	2,137,683,110	991,679,838,429	996,242,900,354
2018	PAGU	5,568,188,000	16,278,052,000	2,118,183,445,000	2,140,029,685,000
	REALISASI	3,749,502,018	14,892,778,022	1,198,287,586,101	1,216,929,866,141
		67.34%	91.49%	56.57%	56.87%
	SISA	1,818,685,982	1,385,273,978	919,895,858,899	923,099,818,859
2019	PAGU	6,765,145,000	19,013,283,000	1,621,062,105,000	1,646,840,533,000
	REALISASI	4,160,146,594	18,819,585,902	1,147,310,823,363	1,170,290,555,859
		61.49%	98.98%	70.78%	71.06%
	SISA	2,604,998,406	193,697,098	473,751,281,637	476,549,977,141

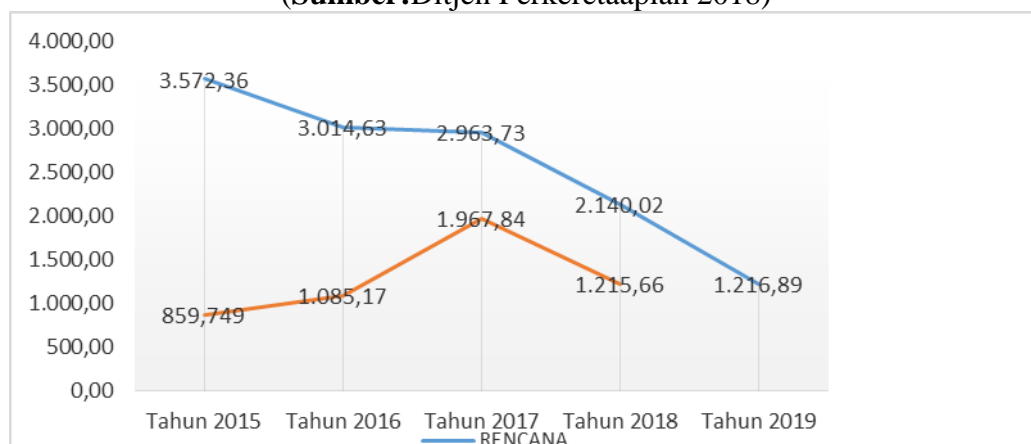
Alokasi dan realisasi anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur dapat dilihat melalui Evaluasi Laporan Tahunan dan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) selama tahun 2020 (berdasarkan SPAN)

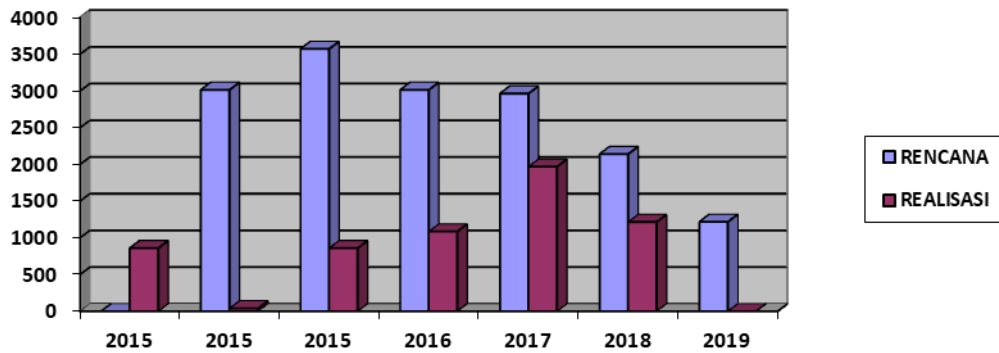
Tahun	Keterangan	Pegawai	Barang	Modal	Total
2020	PAGU	3,788,454,000	13,883,378,000	1,128,385,231,000	1,146,057,063,000
	REALISASI	3,618,767,566	13,486,611,073	896,322,459,385	913,427,838,024
		95.52%	97.14%	79.43%	79.70%
	SISA	169,686,434	396,766,927	232,062,771,615	232,629,224,976

Tabel 1.6

Pada tabel diatas dapat dilihat rencana dan realisasi program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada masing-masing tahunnya yaitu pada tahun 2015 rencana sebesar Rp 3.572,36 Miliar dan realisasi sebesar Rp 859,749 Miliar selanjutnya pada tahun 2016 rencana sebanyak Rp 3.014,63 Miliar dan realisasi sebesar Rp 1.085,17 Miliar pada tahun selanjutnya yaitu 2017 rencana sebanyak Rp 2.963,73 Miliar dan realisasi sebesar Rp 1.967,84 Miliar dan pada tahun 2018 rencana sebanyak Rp 2.140,02 Miliar dan realisasi sebesar Rp 1.215,66 Miliar dan pada tahun 2019 rencana sebanyak Rp 1.216,89 Miliar dan realisasi sebesar Rp 1.215,66 Miliar

Gambar 1.1 Kebutuhan dan Realisasi Pendanaan Tahun 2015-2019
(Sumber: Ditjen Perkeretaapian 2018)





Gambar 1.2 Capaian Pembangunan Transportasi Perkeretaapian balai teknik perkeretaapian wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2015-2019

Capaian Kinerja Pengembangan Sumber Daya Manusia Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Jumlah pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2018 sebanyak 122 orang yang terdiri dari tahun 2015 sebanyak 90 orang, tahun 2016 sebanyak 100 orang, tahun 2017 sebanyak 115 orang dan tahun 2018 sebanyak 122 orang.

Tabel 1.7 Komposisi Sumber Daya Manusia Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2015-2019

No	Tahun	Jumlah SDM (orang)
1	2015	90
2	2016	100
3	2017	115
4	2018	122
5	2019	102

Sumber: BTPWJB 2019

Capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2015-2019

Pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian setiap tahun dievaluasi dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Berdasarkan LAKIP tahun 2018 dan konsep LAKIP tahun 2019, terangkum evaluasi pencapaian indikator kinerja utama (IKU) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten.

Tabel 1.8 Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2018-2019

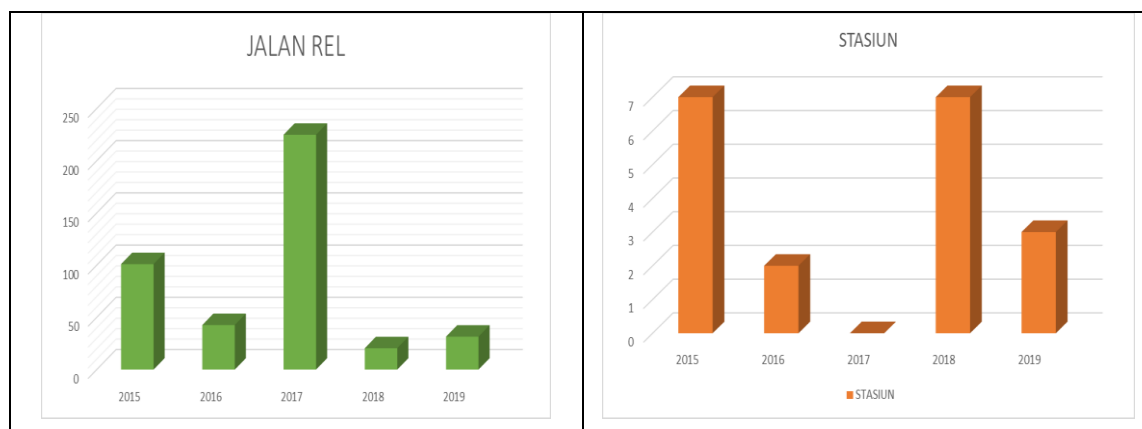
No	Sasaran Kegiatan	2018	2019	Selisih
1	Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	97,09%	99%	3%
2	Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	90,39%	100%	9,61%
3	Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	60,43%	68%	7,57%
4	Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	66,70%	71%	5,30%

Sedangkan pada tahun 2019 telah dilakukan evaluasi berdasarkan Indikator Kinerja Utama yang telah berbasis *outcome* sebagaimana KP.873 Tahun 2017 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dan PM.70 Tahun 2017 tentang penetapan Indikator Kinerja Utama di lingkungan Kementerian Perhubungan. Rincian pencapaian kinerja tahun 2019 sebagai berikut:

Tabel 1.9 Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2019

No	Sasaran Kegiatan	2019
1	Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	99%
2	Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	100%
3	Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	68%
4	Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	71%

Tabel 1.10 Tabel Capaian Pembangunan Pada Tahun 2015-2019 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

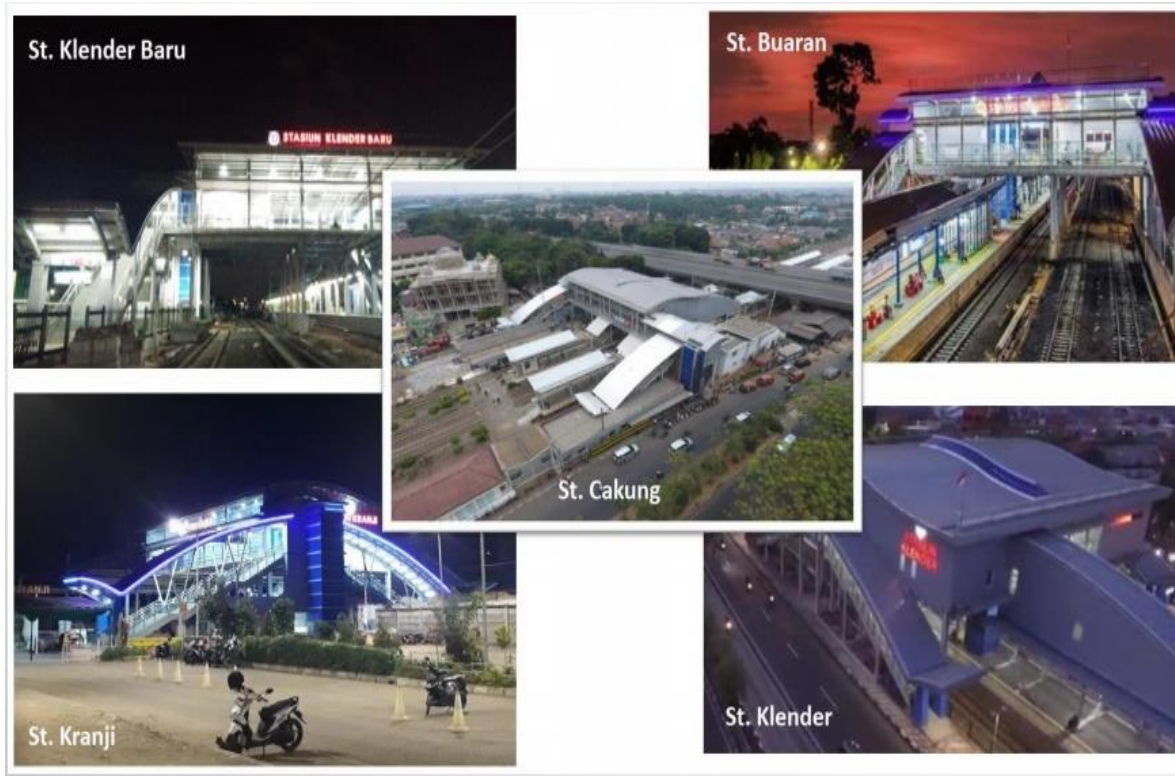




Tabel 1.11 Capaian Pembangunan Jembatan 2015-2019

Pembangunan yang telah dilakukan Balai Teknik Perkeretapian Wilayah Jakarta dan Banten dapat dilihat pada table diatas, pembangunan jalan rel pada tahun 2015 sebesar 101.02/Kmsp, pada tahun 2016 pembangunan jalan rel sebesar 42.69/Kmsp selanjutnya pada tahun 2017 sebesar 224,88 pada tahun 2018 sepanjang 20,5 dan pada tahun 2019 sepanjang 31,529/Kmsp jumlah pembangunan stasiun pada tahun 2015 sebesar 7 unit, 2016 sebesar 2 unit, 2017 sebesar 0 unit, tahun 2018 sebanyak 7 unit dan pada tahun 2019 sebanyak 3 unit. Pembangunan jembatan pada tahun 2015 sebanyak 192 unit, pada tahun 2016 sebanyak 26 unit pada tahun 2017 sebanyak 21 unit pada tahun 2018 sebanyak 1 unit dan pada tahun 2019 sebanyak 1 unit.

Gambar 1.3 Dokumentasi Stasiun yang dilakukan pembangunan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten DDT Paket B.



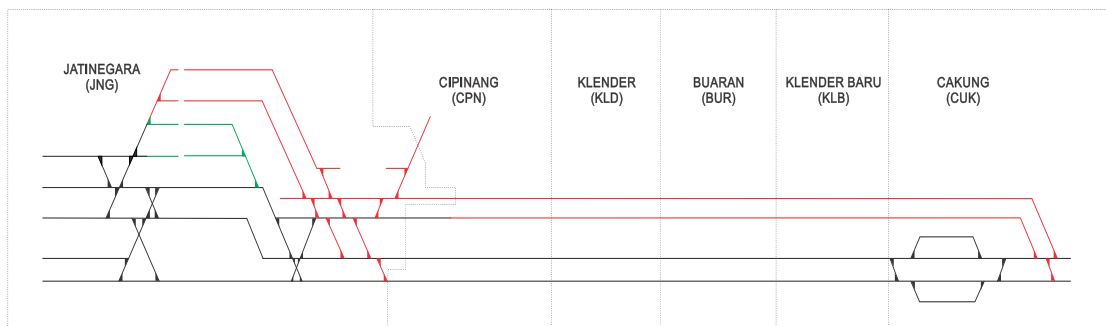
Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Telah melakukan proses pembangunan 5 stasiun yang berada di wilayah Manggarai – Cikarang modernisasi dan membangun 5 stasiun yaitu St. Cakung, St. Buaran, St. Kranji, St. Klender dan St. Klender Baru. Double – Double Track Paket B1 dan B2(1) khususnya yang telah memprakarsai atas terealisasinya pembangunan 5 stasiun ini. Sebagai regulator Kementerian Perhubungan melalui Ditjen Perkeretaapian mencoba memfasilitasi masyarakat agar lebih nyaman dan aman menggunakan moda angkutan kereta api.

Gambar 1.4 Dokumentasi Pembangunan Depo Cipinang



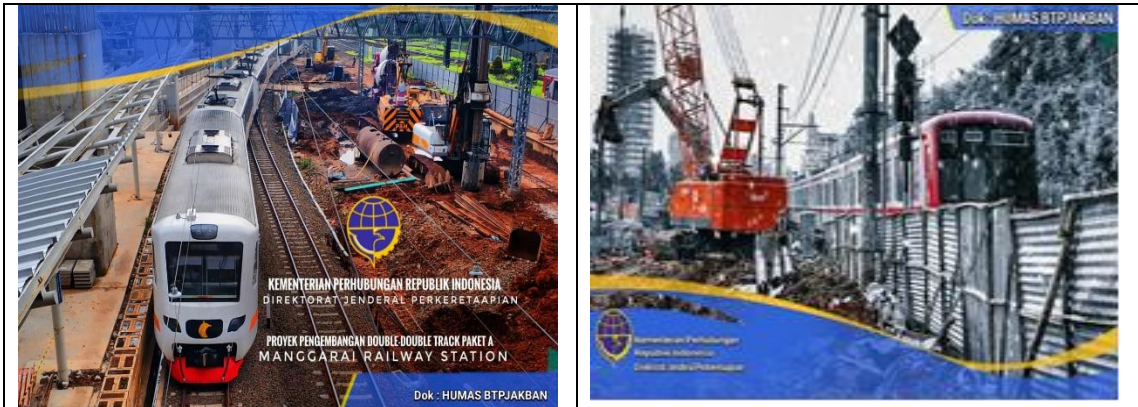
Bukan hanya modernisasi stasiun, DDT Paket B juga melakukan pembangunan depo Cipinang agar bisa menampung kereta yang lebih banyak sehingga perjalanan kereta api dapat terurai dengan cepat dan aman pembangunan depo.

Gambar 1.5 Staging Pendinasan Double Track Baru Jatinegara - Cakung



Kementerian perhubungan melalui Ditjen Perkeretaapian juga mencoba membangun jalur baru agar kereta jarak dekat yaitu kereta rel listrik (KRL) agar tidak mengganggu jadwal kereta jarak jauh. Melalui DDT Paket B dan Paket A membangun jalur baru agar kereta jarak jauh mempunyai jalur tersendiri dan tidak mengganggu jalur rel yang biasa di pakai oleh kereta rel listrik dan kereta jarak jauh. Sehingga dapat memaksimalkan perjalanan kereta rel listrik maupun kereta jarak jauh.

Gambar 1.6 Dokumentasi Pembangunan Stasiun Manggarai



Stasiun Manggarai menjadi salah satu stasiun tersibuk karena stasiun manggarai sebagai stasiun penghubung antara KA Jabodebek dan KA Jarak Jauh sehingga menjadi stasiun yang sangat central. Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian mencoba memoderenisasi agar semua perjalanan ka tidak terganggu. Pekerjaan pertama adalah pekerjaan gedung di Stasiun Manggarai dan Stasiun Matraman. Stasiun Matraman adalah stasiun baru yang sedang dibangun, lokasinya berada diantara Stasiun Manggarai dan Stasiun Jatinegara. "Pekerjaan gedung di Stasiun Manggarai kan sudah kelihatan ada gedung baru, terdiri dari tiga lantai. Terus ada lagi gedung baru di Stasiun Matraman, terdiri dari dua lantai. Itu masih dalam tahap pembangunan,"lantai satu Stasiun Manggarai untuk jalur KA lintas Bekasi dan kereta bandara dengan panjang peron untuk 12 stamformasi kereta. Sementara lantai dua untuk layanan penumpang dengan luas lantai kurang lebih 9.108 meter persegi dengan kapasitas 17.800 orang. Fasilitas itu dilengkapi lift dan eskalator. Lantai tiga untuk jalur KA utama (mainline) dan rute Bogor dengan panjang peron untuk 12 stamformasi kereta, Pekerjaan kedua adalah pekerjaan sipil, yaitu menaikkan jalur Bogor ke lantai tiga. "Selanjutnya, pekerjaan sipil itu menaikkan track (jalur) rute Bogor. Nanti, kereta dari Bogor itu kan masuk di lantai tiga. Pekerjaan ketiga yaitu pembangunan jalur baru di Stasiun Manggarai. Nantinya, Stasiun Manggarai mempunyai 4 jalur KA lintas Bekasi dan 4 jalur kereta bandara di lantai satu serta 6 jalur KA utama (mainline) 6 jalur dan 4 jalur Bogor line di lantai 3. Sementara, pekerjaan fasilitas operasional meliputi modifikasi persinyalan kereta.

Gambar 1.7 Pembangunan Double-double Track Maja-Rangkasbitung.



Pembangunan jalur ganda Maja - Rangkasbitung sepanjang 17,2 km termasuk memodernisasi stasiun Citeras dan stasiun Maja Pembangunan ini dengan anggaran Multi Years. Double Track ini membawa manfaat yakni meningkatnya kapasitas dan perjalanan KRL menjadi 2 kali lipat dari 32 perjalanan menjadi sampai 64 perjalanan PP (pulang pergi), Tanah Abang-Rangkasbitung dilayani KRL 4 KA per hari dengan kapasitas angkut 7.200 penumpang per hari., lintas Tanah Abang-Rangkasbitung dilayani KRL lintas Maja-Tanah Abang 153 KA per hari dan 34 ka per hari keberangkatan/kedatangan Rangkas Bitung. Total perjalanan KRL menjadi 187 KA per hari. Dengan kapasitas angkut 307.800 penumpang per hari. Dari 34 KA/hari keberangkatan/kedatangan dari Rangkasbitung akan ditingkatkan menjadi 64 KA/hari. Peningkatan frekuensi dan kapasitas KRL yang akan naik dua kali lipat pasca rampungnya pekerjaan double track Maja-Rangkasbitung diharapkan memenuhi kebutuhan konektivitas masyarakat Rangkasbitung dan sekitarnya sebagai penghubung antara Jabodetabek dan Banten.

Anggaran

Alokasi keuangan dan penyerapan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada periode Tahun Anggaran 2015 – Tahun Anggaran 2019 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tahun	Pagu	Realisasi	Persentase
2015	Rp 3.572.362.411.000,00	Rp 859.749.870.183,00	24.07%
2016	Rp 3.014.639.317.000,00	Rp 1.085.174.179.402,00	36.00%
2017	Rp 2.963.737.654.000,00	Rp 1.967.849.102.690,00	66.40%
2018	Rp 2.140.029.685.000,00	Rp 1.216.929.866.141,00	56.87%
2019	Rp 1.648.840.533.000,00	Rp 1.170.290.555.859,00	71.06%

Tabel 1.12 Alokasi keuangan dan penyerapan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada periode Tahun Anggaran 2015- 2018

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

Target Kinerja

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Bidang Perkeretaapian disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator *output*, yang dijabarkan dari Sasaran Kegiatan yang dibagi dalam empat *perspective* yaitu *stakeholder perspective*, *costumer perspective*, *intemal process perspective* dan *learning and growth perspective*, dengan uraian detail sebagai berikut:

- 1. Sasaran Kegiatan Pertama** yang dilaksanakan pada tahun 2019 terdiri dari IKK yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2019 dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 1.13 Sasaran kegiatan pertama

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET CAPAIAN 2019
1	Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan keselamatan perkeretaapian	Laporan	2
		Jumlah pengamanan/penanganan perlintasan sebidang	Lokasi	4

Sasaran kegiatan yang pertama yaitu meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten dan indikator kegiatan kinerja yang pertama yaitu Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan keselamatan perkeretaapian dan satuannya yaitu laporan dan target capaian pada tahun 2019 ini yaitu 2 laporan, sedangkan untuk ikk yang kedua yaitu jumlah pengamanan penanganan perlintasan sebidang dengan satuannya yaitu Lokasi dan target yang akan di realisasikan pada tahun 2019 ini yaitu sebesar 4 target capaian.

2. Sasaran Kegiatan Kedua yang dilaksanakan pada tahun 2019 terdiri dari IKK yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2019 dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 1.14 Sasaran kegiatan kedua

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET CAPAIAN 2019
2	Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Kerja	Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian	Laporan	1
		kegiatan pengawasan layanan angkutan dan lalu lintas perkeretaapian	Laporan	2

	Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian	Laporan	2
		Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang selesai	Km	23,31

Sasaran kegiatan meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten, indikator kegiatan kinerja yang pertama yaitu Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian yaitu laporan dan target capaian pada tahun 2019 ini yaitu 1 laporan, IKK yang ke dua kegiatan pengawasan layanan angkutan dan lalu lintas perkeretaapian yaitu Laporan dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 2 laporan, IKK yang ke tiga Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian yaitu laporan dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 2 laporan dan yang ke empat yaitu Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang selesai berbentuk km dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 23,31 km.

3. **Sasaran Kegiatan Ketiga** yang dilaksanakan pada tahun 2019 terdiri dari IKK yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2019 dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 1.15 Sasaran kegiatan ketiga

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET CAPAIAN 2019
3	Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan	Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang masih dalam tahap konstruksi (tahap pertama/lanjutan/kontrak tahun jamak)	km	8,216
		Pembangunan elektrifikasi jalur KA	km	31,526
		Peningkatan Catu Daya	Unit	1
		Peningkatan/Peningkatan Jembatan / Underpass /	Unit	1

	Banten	Flyover / Terowongan KA		
		Jumlah penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis	Laporan	5
		Peningkatan Stasiun	Unit	3
		Pengadaan / Penertiban Lahan	m2	2.900

Sasaran kegiatan Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten , indikator kegiatan kinerja yang pertama yaitu, Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi yang masih dalam tahap konstruksi (tahap pertama/lanjutan/kontrak tahun jamak) KM dan target pada tahun 2019 yaitu 8,216 IKK yang ke dua Pembangunan elektrifikasi jalur KA KM dan target pada tahun 2019 yaitu 31,526 , ikk yang ke tiga Peningkatan Catu Daya dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 1 unit,ikk ke empat yaitu Peningkatan/Peningkatan Jembatan / Underpass / Flyover / Terowongan KA dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 1 unit. Ikk yang ke lima yaitu Jumlah penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis dan target pada tahun 2019 yaitu 5 laporan, ikk yang ke 6 yaitu Peningkatan Stasiun dan terget pada tahun 2019 3 unit stasiun, dan IKK yang ke tujuh yaitu Pengadaan / Penertiban Lahan dan target capain pada tahun 2019 yaitu 2.900 m2.

4. **Sasaran Kegiatan Keempat** yang dilaksanakan pada tahun 2019 terdiri dari IKK yang telah ditetapkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2019 dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 1.16 Sasaran kegiatan keempat

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET CAPAIAN 2019
4	Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di lingkungan Balai Teknik	Persentase Penyerapan Anggaran (%)	%	90
		Jumlah layanan internal dan layanan perkantoran	Laporan	9

Sasaran kegiatan terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT diwilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten , indikator kegiatan

kinerja yang pertama yaitu Persentase Penyerapan Anggaran (%) dan target capaian pada tahun 2019 yaitu 90%, IKK yang ke dua jumlah layanan internal dan layanan perkantoran dan target pada tahun 2019 yaitu 9 laporan

Kerangka Pendanaan

Rencana Strategis Pembangunan Transportasi Perkeretaapian dalam Reviu Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019.

Tabel 1.17 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program/ Kegiatan Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta Dan Banten Tahun 2015-2019

NO	PROGRAM/ KEGIATAN	ALOKASI (Rp. Miliar)					TOTAL ALOKASI 2015-2019 (Rp. Miliar)
		TAHUN 2015	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019	
A	PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	3.572,36	3.014,64	2.963,74	2.140,03	1.646,84	
1	Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian	3.569,99	1,39	0,562	0,477	0,445	
2	Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	0,237	0,31	0,669	0,874	1,06	
3	Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api		2.998,71	2.994,80	2.118,32	1.194,21	
4	Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian		0,42	0,620	0,723	2,52	
5	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian	2,13	13,81	17,08	19,63	18,66	

Sumber: Btp Jakban 2019 dalam miliar

Dalam rencana strategis pembangunan nasional pada bidang perkeretaapain rencana indikasi pendanaan program kegiatan strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Bantenterdapat sumber terdapat program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian terdapat alokasi anggaran pertahun yaitu pada tahun 2015 sebesar Rp. 3.572,36 Milliar pada tahun 2016 sebesar Rp. 3.014,64 Miliar, tahun 2018 sebesar Rp. 2.140,03 Milliar dan pada tahun 2019 yaitu sebesar Rp. 1.216,89. Milliar dan terdapat rincian anggaran sasaran kegiatan sebagai berikut Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian pada tahun 2015 sebesar Rp. 3.572,36 Milliar, Tahun 2016 sebesar Rp. 1,39 Milliar, Tahun 2017 sebesar Rp.0,562 Milliar tahun 2018 yaitu Rp.0,477 dan tahun 2019 yaitu Rp.0,445 Milliar, Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api pada tahun 2015 yaitu sebesar Rp. 0,237 Milliar, tahun 2016 Rp. 0,31Milliar tahun 2017 Rp. 0,669 Milliar tahun 2018 Rp. 0,874 Milliar dan pada tahun 2019 sebesar Rp. 1,06 Milliar, sasaran yang ke tiga yaitu Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api pada tahun 2015 yaitu 0 karena pada saat itu kegiatan balai di lingkungan ditjen perkeretaapian kegiatan yang di khususkan ke bidang sarana keselamatan dang pengelolaan bidang angkutan lalu lintas perkeretaapian pada tahun 2016 yaitu Rp. 2.998,71 Milliar, tahun 2017 Rp. 2.994,80 Miliar, tahun 2018 sebesar Rp. 2.118,32 Milliar, dan pada tahun 2019 yaitu sebesar Rp. 1.194,21 Milliar, untuk sasaran kegiatan berikutnya yaitu Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian pada tahun 2015 yaitu 0, pada tahun 2016 yaitu Rp. 0,42 Milliar pada tahun 2017 Rp. 0,620 Milliar, pada tahun 2018 Rp. 0,723 Milliar dan pada tahun 2019 yaitu sebesar Rp. 2,52. Milliar Sasaran kegiatan yang ke lima yaitu Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian pada tahun 2015 yaitu sebesar Rp[. 2,13 Milliar , tahun 2016 Rp. 13,81,Milliar tahun 2017 17,08, tahun 2018 Rp. 19,63 Milliar dan pada tahun 2019 yaitu sebesar Rp. 18,66 Milliar.

Tabel 1.18 Daftar Proyek Strategis Pembangunan Subsektor Perkeretaapian Dengan Skema Pendanaan Pemerintah (APBN) di Wilayah Jakarta Dan Banten

Tahun	Jenis Kegiatan	Jumlah Volume	Jumlah Biaya	Sumber Pendanaan
2015	Pembangunan Jalan Rel Emplasemen			PHLN
	Paket B1 Pembangunan(Fasilitas ka Bekasi - Cikarang	1pkt	Rp512.604.504.000	
	Consulting Service	1pkt	Rp50.000.000.000	

Tahun	Jenis Kegiatan	Jumlah Volume	Jumlah Biaya	Sumber Pendanaan
	Pengadaan Fasilitas Prasarana			PHLN
	Paket ATS (Untuk Keselamatan KRL Jabodetabek	1thn	Rp92.366.369.000	
2016	Belanja Modal Jalan dan Jembatan			
	Paket B1 (Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Bekasi - Cikarang)	1 PKT	Rp1.013.137.586.000	PHLN
	Consulting Service	1PKT	Rp78.000.000.000	PHLN
2017	Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara s/d Bekasi)	1PKT	Rp900.000.000.000	SBSN
2018	Pembangunan DDT Antara Maja - Rangkasbitung	1 PKT	Rp390.707.131.000	SBSN
	Moderenisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara - Bekasi	1 pkt	Rp287.045.340.000	SBSN
	Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai - Jatinegara	1pkt	Rp768.538.379.000	SBSN
	Paket B1 Pembangunan(Fasilitas ka Bekasi - Cikarang Jasa Konsultan	1 pkt	Rp12.792.000.000	PHLN
	Paket B1 Pembangunan(Fasilitas ka Bekasi - Cikarang)	1pkt	Rp487.208.000.000	PHLN
2019	Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai - Jatinegara	1pkt	Rp. 694.159.794.000	SBSN
	Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk manggarai - jatinegara Tahap ke II	1pkt	Rp.360.000.000.000	SBSN
	Moderenisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk jatinegara - bekasi/ peningkatan stasiun Ka	1pkt	Rp.290.000.000.000	SBSN
	Railway Electrification DDT 1 508	1 pkt	Rp.200.000.000.000	PHLN

Tahun	Jenis Kegiatan	Jumlah Volume	Jumlah Biaya	Sumber Pendanaan
	Jabotabek Railway Enhancemen Phase I	1PKT	Rp.10.000.000.000	PHLN

Pembangunan subsektor perkeretaapian dengan potensi skema pendanaan alternative wilayah Jakarta dan Banten bukan hanya dari pendanaan APBN akan tetapi masih skema lain dengan cara SBSN dan PHLN pada kegiatan Renstra tahun 2015-2019 ada beberapa pembangunan proyek di lingkungan Ditjen Perkeretaapian khususnya di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Jakarta dan Banten khususnya pada pembangunan DDT Paket B dan A pada tahun 2015 kegiatan pembangunan DDT paket B yang memakai kegiatan sumber dana PHLN yaitu Paket B1 Pemb(Fasilitas ka Bekasi – Cikarang dan jasa consultan sedangkan untuk pembiayaan pembangunan yang di gunakan dari skema pendanaan alternative dengan SBSN tidak ada, untuk tahun 2016 kegiatan yang dibiayai oleh PHLN yaitu kegiatan Belanja Modal Jalan dan Jembatan Paket B1 Pemb(Fasilitas ka Bekasi – Cikarang dan jasa consultan sedangkan untuk pembiayaan sbsn tidak ada, kegiatan pembangunan yang di biayai oleh SBSN pada tahun 2017 yaitu Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara s/d Bekasi sedangkan untuk pembiayaan PHLN tidak ada, pembangunan kegiatan yang dibiayai alternative melalui SBSN Pembangunan DDT Antara Maja – Rangkasbitung, Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk Jatinegara – Bekasi, Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai – Jatinegara, Sedangkan untuk pembangunan PHLN nya yaitu Paket B1 Pembangunan (Fasilitas ka Bekasi - Cikarang Jasa Konsultan, Paket B1 Pembangunan (Fasilitas ka Bekasi – Cikarang. Sedangkan pada tahun 2019 yaitu kegiatan yang dibiayai SBSN yaitu Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai – Jatinegara, Pembangunan fasilitas perkeretaapian untuk Manggarai - Jatinegara Tahap ke II, Modernisasi Fasilitas Perkeretaapian untuk jatinegara - bekasi/ peningkatan stasiun Ka sedangkan pendanaan dari PHLN yaitu Railway Electrification DDT 1 508 dan Jabotabek Railway Enhancemen Phase I.

Tabel 1.19 Kegiatan yang di biayai Non APBN

Kegiatan	Target pembangunan jangka menengah tahun 2015-2019				
	2015	2016	2017	2018	2019

Kegiatan		Target pembangunan jangka menengah tahun 2015-2019									
		2015		2016		2017		2018		2019	
No	Pembangunan Jalan Rel/Emplasemen	VOL UME	BIAYA (Rp.000)	VOL UME	BIAYA (Rp.000)	VOL UME	BIAYA (Rp.000)	VOL UME	BIAYA (Rp.000)	VOL UME	BIAYA (Rp.000)
1	KORIDOR PULAU JAWA - BALI	- Km's p	-	0 Km'sp	1,200,000,000	24.2 Km'sp	7,503,760,000	11.6 Km'sp	15,514,076,362	117.4 Km'sp	11,867,051,989
2	KA Bandara Soekarno Hatta International Airport (SHIA) (pendanaan alternatif)					24.2 Km'sp	700,000,000			Km'sp	
3	Pembangunan LRT Jakarta, Depok, Bogor, Bekasi (pendanaan alternatif)						1,035,000,000.0	pkt	7,125,746,362	86.0 Km'sp	8,657,051,989
4	Pembangunan LRT DKI Jakarta (pendanaan alternatif)					Pkt	2,168,760,000	11.6 Km'sp	3,588,330,000		
5	MRT Jakarta koridor Utara-Selatan (fase-1)			pkt	1,200,000,000.00	pkt	3,600,000,000.0	pkt	4,800,000,000	31.4 Km'sp	2,400,000,000

Kegiatan	Target pembangunan jangka menengah tahun 2015-2019										
	2015		2016		2017		2018		2019		
6	MRT Jakarta koridor Utara- Selatan (fase-2)									Pkt	100,000, 000

1.1.4 Hasil Aspirasi Masyarakat Terkait Dukungan Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Publik

Guna pengembangan perkeretaapian ke arah yang lebih baik, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berusaha menjaring aspirasi berupa saran masukan dari masyarakat dan stakeholder, diantaranya melalui pemerintah provinsi atau kabupaten/kota, operator dan pihak lain yang memerlukan moda kereta api dalam melakukan usaha atau pengembangan wilayah. Beberapa masukan yang akan menjadi pertimbangan dalam pelayanan perkeretaapian diantaranya adalah:

- a. Pengembangan kereta barang yang berfungsi menghubungkan pusat industri dengan pelabuhan.
- b. Usulan dari pemerintah daerah ataupun dari masyarakat di berbagai wilayah agar dapat difasilitasi dalam pembangunan kereta api perkotaan, maupun agar dapat dilakukan reaktivasi jalur KA.
- c. Pembangunan perkeretaapian banyak bersinggungan dengan lintas sektoral terutama terkait dengan perlintasan sebidang yaitu dengan sektor jalan, maka diperlukan peningkatan koordinasi dan kerjasama antar Kementerian/Lembaga.
- d. Diharapkan dalam pembangunan perkeretaapian dapat menghindari munculnya perlintasan sebidang ataupun permohonan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang.
- e. Usulan program peningkatan keselamatan, baik yang sifatnya pembangunan konstruksi maupun kegiatan sosialisasi atau bimbingan teknis.

1.2 Potensi dan Permasalahan

Melihat perkembangan kereta api di Indonesia yang semakin meningkat, Direktorat Jenderal perkeretaapian sebagai regulator di bidang perkeretaapian memiliki peranan penting dalam menelaah potensi dan permasalahan yang dimiliki oleh dunia perkeretaapian demi untuk mencapai kenyamanan dan mendukung pergerakan manusia antar daerah. Oleh sebab itu, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal menyusun Rencana Strategis 5 tahun ke depan Tahun 2020-2024 yang menjadi landasan penyusunan Rencana Strategis pada tiap-tiap unit wilayah seperti di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Renstra BTP Jakarta dan banten 2020-2024 Sesuai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, penyediaan infrastruktur transportasi diprioritaskan untuk menjamin kelancaran aksesibilitas bagi masyarakat dengan tingkat pelayanan optimal serta harga yang terjangkau, khususnya bagi masyarakat yang berpenghasilan rendah. Dalam rangka meningkatkan daya saing produk nasional, penyediaan sarana dan prasarana transportasi diprioritaskan pada terjaminnya kelancaran distribusi barang dan jasa. Upaya yang dilakukan melalui pembenahan penanganan arus barang termasuk proses intermoda antara angkutan kereta api dengan moda lainnya dengan tetap memperhatikan/pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan.

Sejumlah infrastruktur transportasi sedang dikembangkan guna menunjang segala potensi yang ada di Jawa timur, selain itu pembangunan infrastruktur di Jawa timur juga sangat masif karena memang penduduknya besar dan perekonomiannya juga sangat bagus, sehingga dari distribusi logistik yang strategis seperti itu tak heran, pertumbuhan ekonominya di atas rata-rata ekonomi nasional yang juga didukung oleh faktor industri, Faktor pendukung itu bisa dilihat dengan pembangunan infrastruktur yang saat ini sedang masif di Jawa timur antara lain, dibidang perkeretaapian yaitu dengan pembangunan double track lintas utara dan selatan jawa. Pembangunan double track ini diharapkan dapat meningkatkan kapasitas angkutan penumpang dan barang serta mengurangi waktu tempuh perjalanan kereta api/KA serta reaktifasi ke ujung barat pulau Jawa.

1.2.1 Isu dan Lingkungan Strategis

Analisis isu-isu strategis merupakan bagian penting dan sangat menentukan dalam proses penyusunan rencana perkembangan, peningkatan, dan pembangunan terkait bidang

perkeretaapian untuk melengkapi tahapan-tahapan yang telah dilakukan tahun-tahun sebelumnya. Identifikasi isu yang tepat dan bersifat strategis meningkatkan prioritas pembangunan, dapat dioperasionalkan dan dapat menjawab persoalan nyata yang dihadapi dalam perkembangan perkeretaapian di wilayah Jakarta dan Banten dan Nasional secara keseluruhan. Suatu kondisi/kejadian yang menjadi isu strategis adalah keadaan yang apabila tidak diantisipasi, akan menimbulkan kerugian yang lebih besar atau sebaliknya, dalam hal tidak dimanfaatkan, akan menghilangkan peluang untuk meningkatkan layanan kepadamasyarakat dalam jangka panjang. Penentuan isu-isu strategis Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten 2020-2024, didasarkan pada potensi dan permasalahan yang terjadi di lingkup kerja unit sepanjang tahun kebelakang dan juga ada beberapa yang melanjutkan project yang telah berjalan (MYC).

1.2.2 Perkembangan Lingkungan Strategis

Perkembangan Lingkungan Strategis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Peran Instansi/Lembaga pemerintah dituntut untuk melakukan penyesuaian seiring dengan perubahan dinamika sosial, teknologi dan ekonomi baik dari lingkungan nasional maupun daerah yang berkelanjutan. Perkembangan Lingkungan yang berkelanjutan tersebut akan meningkatkan konektivitas antar daerah/wilayah. Beberapa perkembangan lingkungan strategis yang mempengaruhi dalam pengembangan transportasi perkeretaapian tahun 2020-2024:

Tabel Identifikasi Isu-isu Strategis

ASPEK	ISU STRATEGIS
Umum	Sertifikasi SDM di lembaga/badan diklat dan penguasaan teknologi bidang perkeretaapian masih belum optimal
	Kurangnya Sumber Daya Manusia di bidang Perkeretaapian secara kualitas maupun kuantitas di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian
	Penguatan Status Balai sebagai Lembaga
Sarana	Pengoptimalan Depo sebagai menyimpan dan tempat untuk melakukan perawatan rutin kereta api serta merupakan tempat untuk melakukan perbaikan ringan
Prasarana	Percepatan Pembangunan Double-Double Track terdapat hambatan dan kendala terkait Terdapat beberapa titik lokasi pekerjaan yang memerlukan penertiban lahan, Kondisi kepadatan stasiun, Permasalahan social masyarakat
	Loan IP-563 terkendala proses perubahan skup dan pembuatan Explanatory Notes
	Penyelesaian Reaktivasi Rangkasbitung - Labuan terhambat kegiatan penertiban lahan

	Percepatan pengadaan lahan termasuk koordinasi dengan instansi terkait maupun dalam penyesuaian masalah yang timbul
	Semakin berkembangnya keretaapi perkotaan sehingga memerlukan kajian studi terkait perkembangan jaringan keretaapi
Teknologi Informasi dan Lalulintas	Keterlambatannya kedatangan kereta api disebabkan oleh kegiatan atau permasalahan internal
Keselamatan	Penanganan perlintasan sebidang pembangunan berupa Fly Over maupun underpass
	Kelaikan kegiatan Sarana dan Prasarana menjadi hal utama terkait kegiatan peningkatan keselamatan ber keretaapi

1.2.2 Perkembangan Lingkungan Strategis

1.1.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten

1. Sosial

- a. Jumlah pertumbuhan penduduk di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan banten yang sangat besar, karena pada proyeksi tahun 2045 sebagian besar penduduk Indonesia mayoritas masih tinggal di wilayah Jawa yaitu sebesar 59% dari 318,7 juta orang terutama di wilayah perkotaan.
- b. Masih kurangnya dukungan masyarakat bagi peningkatan pelayanan, keselamatan, dan keamanan operasi kereta api.

2. Teknologi

- a. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi mendorong adanya perubahan permintaan perjalanan moda kereta api.
- b. Perlunya peningkatan penguasaan teknologi perkeretaapian dalam negeri untuk mengurangi ketergantungan.
- c. Perkembangan teknologi terbaru di bidang perkeretaapian yang perlu diantisipasi.
- d. Negara harus mampu memanfaatkan teknologi informasi dan menguasai perkembangan iptek untuk menyediakan layanan yang berkualitas, efisien, cepat dan akurat akan memenangkan persaingan. Dimana hal ini juga berlaku di bidang sektor transportasi, yaitu pemanfaatan teknologi yang ekstensif di dalam sistem prasarana maupun sarana akan mampu menghasilkan layanan yang tidak hanya cepat, tetapi juga murah, aman, dan selamat.

3. Ekonomi

- a. Transformasi perekonomian dunia terus berlanjut, pergeseran dari pertanian ke industri manufaktur dan terus bergeser ke industri informasi.
- b. Kesenjangan dan ketidakseimbangan persebaran ruang di Indonesia yang hanya berfokus pada perkembangan area Jawa khususnya wilayah perkotaan. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) struktur ekonomi Indonesia masih didominasi Pulau Jawa dan Sumatera. Itu artinya belum menyebar rata ke berbagai wilayah di tanah air. Pertumbuhan ekonomi Indonesia sendiri tercatat 5,07% di kuartal I-2019. Kontribusi terhadap produk domestik bruto (PDB) terbesar masih terdapat di Pulau Jawa sebesar 59,03 persen. Kedua terbesar diikuti oleh Pulau Sumatra dengan 21,36 persen. Kontribusi terhadap PDB selanjutnya ketiga diikuti oleh Kalimantan 8,26 persen, Sulawesi 6,14 persen Bali dan Nusa Tenggara 3,02 persen serta terakhir Maluku dan Papua 2,19 persen. Oleh karena itu, dilakukan pembangunan jalur kereta api baik baru, reaktivasi serta jalur ganda demi untuk mendukung pemerataan yang bukan hanya dari sisi ekonomi saja, tapi juga daya dukung yang dimiliki oleh masing-masing daerah.
- c. Peran perkeretaapian nasional dibutuhkan dalam mengantisipasi globalisasi ekonomi dunia dan mendukung daya saing ekonomi nasional. Transportasi perkeretaapian akan memegang peran penting dimana konektivitas transportasi nasional yang efisien melalui skala ekonomi yang lebih besar akan membutuhkan jaringan angkutan massal yang berkapasitas dan berkecepatan tinggi, dan ini hanya mampu dilakukan oleh moda kereta api (di daratan) dan moda laut (antar pulau). Kualitas dan konektivitas jaringan kereta api akan menjadi penentu utama kemampuan Indonesia untuk memenangkan perebutan sumber daya ekonomi yang semakin langka ke depan.
- d. Perluasan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dalam mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah

4. Lingkungan

- a. Perubahan iklim yang ekstrim seperti curah hujan tinggi yang mengakibatkan banjir, tanah longsor dan bencana alam yang mempengaruhi kerja layanan perkeretaapian.
- b. Pertimbangan faktor pengalihan fungsi tata guna lahan, nilai lahan, kerusakan kebisingan lingkungan atau dampak lingkungan lainnya yang sering mempengaruhi upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.

5. Politik

- a. Kebijakan dekonsentrasi ataupun desentralisasi planologis yang seringnya menghambat upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.
- b. Tuntutan daerah/publik bagi perluasan jaringan perkeretaapian.
- c. Kerjasama antara program Pemerintah pusat dan Pemerintah daerah dalam pembangunan jaringan perkeretaapian.
- d. Kinerja layanan perkeretaapian sebagai komoditas politik.

6. Legal

- a. Transformasi regulasi di sektor transportasi menuju sistem yang modern dan terbuka.
- b. Dampak berbagai regulasi di luar sektor perkeretaapian (moda lain, tata ruang, industri, perdagangan, pariwisata, energi dan lingkungan).
- c. Sinkronisasi regulasi yang berlaku antara masing-masing Pemerintah Daerah yang berhubungan dengan transportasi khususnya perkeretaapian.

7. Etika

- a. Peningkatan akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan perkeretaapian.
- b. Perencanaan pembangunan di bidang transportasi perlu mendorong terciptanya kesetaraan gender sehingga aspirasi, kebutuhan dan kepentingan umum dalam bidang transportasi dapat terakomodir dengan baik. Partisipasi masyarakat yang menjadi salah satu landasan dalam penyusunan RPJMN bidang transportasi harus mencerminkan kesetaraan gender dalam forum-forum perencanaan baik di tingkat daerah maupun nasional. Kesetaraan gender juga harus dicerminkan melalui penyusunan kebijakankebijakan yang responsive gender yang memperhatikan kesetaraan gender.
- c. Penyediaan layanan dan sarana transportasi yang berperspektif gender juga berarti mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang-orang atau kelompok masyarakat yang berkebutuhan khusus. Termasuk dalam hal ini adalah kebijakan perlindungan dan layanan transportasi bagi lansia, penyandang disabilitas, wanita hamil dan balita. Penyediaan layanan dan sarana tersebut mempertimbangkan beberapa aspek yaitu aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Aspek keamanan sering menjadi persoalan bagi wanita, anak-anak, lansia bahkan penyandang disabilitas. Layanan dan sarana transportasi

semestinya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual.

d. Pemberian subsidi bagi layanan angkutan perkeretaapian di daerah terpencil, tertinggal, terluar, perkotaan bagi golongan ekonomi kelas menengah ke bawah.

1.1.2.2 Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Baru dan Dampak Pandemi Covid-19

1. Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Baru

Kesenjangan sarana dan prasarana wilayah perkotaan dan pedesaan adalah pemicu orientasi perekonomian masyarakat., hal itu disebabkan permasalahan transportasi yang terdapat di daerah baru antara lain adalah minimnya fasilitas transportasi dan ketersediaan yang belum merata serta belum menjangkau sepenuhnya sehingga akses ekonomi dan mobilitas masyarakat menjadi terhambat, sehingga mengakibatkan kesenjangan ekonomi. Transportasi di daerah juga terbilang mahal karena tidak ada konektivitas dan ketersediaan sarana yang memadai dan terjangkau.

Begitu pula dengan di daerah yang padat penduduk, tingginya permintaan penambahan jumlah frekuensi jalur perkeretaapian yang disebabkan oleh tingginya tingkat mobilitas penduduk di sekitar antar perkotaan, dimana masyarakat banyak yang berasal dari daerah memiliki pekerjaan di area perkotaan. Selain itu moda transportasi seringkali mengabaikan prinsip-prinsip angkutan yang berkeselamatan dan mengabaikan aspek kelayakan. Sehingga transportasi perkeretaapian akan memegang peran penting dalam konektivitas dan keselamatan transportasi wilayah daerah baru. Selain itu pengembangan jalur KA juga diarahkan dalam rangka meningkatkan sektor pariwisata.

Untuk mengatasi kondisi ini kebijakan yang dapat dikembangkan adalah:

a. Membangun jalur kereta api dengan tujuan untuk membuka sentra-sentra ekonomi dan membuka daerah baru atau terisolir dengan harapan akan mampu meningkatkan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

b. Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan semua prinsip dan aspek, antara lain aspek teknis, keamanan, keselamatan, aspek gender serta akses bagi penyandang disabilitas.

c. Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan kondisi alam seperti topografi yang curam, kondisi daya dukung tanah yang buruk, daerah yang memiliki peruntukan sebagai daerah yang dilindungi. Sedangkan untuk wilayah-wilayah yang perlu untuk

dikembangkan moda perkeretaapian berdasarkan rencana Pembangunan/lanjutan/penyelesaian jalur KA selama periode 2020-2024 di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Bagian Timur.

2. Dampak Pandemi Covid-19

Pandemi Coronavirus Disease 2019 (Covid-19) berdampak kepada semua sektor usaha di Indonesia. Sektor pariwisata, industri, perdagangan, kesehatan dan transportasi yang berpengaruh terhadap perekonomian di Indonesia. Pemerintah sudah mengeluarkan beberapa kebijakan yang bertujuan untuk meminimalisir dampak Covid-19 diantaranya:

- a. Presiden memerintahkan seluruh menteri, gubernur dan wali kota memangkas rencana belanja yang bukan belanja prioritas dalam APBN dan APBD.
- b. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk melakukan realokasi anggaran untuk lebih mempercepat pengentasan dampak corona dari sisi kesehatan dan ekonomi.
- c. Pemerintah pusat dan pemerintah daerah menjamin ketersediaan kebutuhan pokok dengan menjaga daya beli masyarakat khususnya masyarakat lapisan bawah.
- d. Meningkatkan program padat karya.
- e. OJK (Otoritas Jasa Keuangan) memberikan penurunan bunga dan penundaan cicilan selama setahun untuk perbankan dan industri keuangan non bank.

Dengan adanya pandemi Covid-19 ini, Pemerintah menekankan (dua) hal kepada masyarakatnya, yang pertama yaitu meminimalisir mobilitas masyarakatnya yang mana berakibat adanya penurunan jumlah penumpang kereta api yang signifikan selama pandemi Covid-19. Dan yang kedua menyusun kebijakan skala prioritas yang lebih ditunjukkan kepada kesehatan, bantuan sosial, dan pemulihan ekonomi diperkirakan belanja modal akan mengalami keterlambatan yang berdampak pada penyesuaian alokasi anggaran.

Sementara itu volume angkutan barang masih relatif stabil karena kebijakan pemerintah terkait mobilitas logistik di Indonesia masih tetap harus berjalan. Angkutan barang atau Kargo hanya mengalami penurunan sebesar 12%. Secara garis besar, kebijakan transportasi dalam masa pandemi COVID-19 di Indonesia harus melakukan efektivitas pembatasan sosial dan kepastian kelangsungan distribusi barang-barang terutama kebutuhan pokok. Kebijakan transportasi merupakan bagian dari strategi nasional dalam menghadapi pandemi COVID-19 dan harus bersinergi dengan sektor lain. Kebijakan transportasi penumpang tidak akan berhasil tanpa

pembatasan kegiatankegiatan dengan konsentrasi massa yang berpotensi meningkatkan mobilitas massa.

1.1.2.3 Kondisi Yang Perlu Diperhatikan

Potensi dan permasalahan yang dihadapi oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten pada periode 2020-2024 secara garis besar sesuai dengan hasil identifikasi potensi dan permasalahan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian terhadap fungsinya yaitu : sebagai berikut:

1. Konektivitas

a. Potensi

- Sudah tersedianya RIPNas dan Renstra Kementerian Perhubungan bidang Perkeretaapian tahun 2020-2024 yang disusun melalui proses perencanaan partisipatif.
- Sudah tersedia industri pendukung perkeretaapian.
- Dukungan dan perhatian publik secara politis cukup besar.
- Potensi sumber pembiayaan dari swasta dan sumber lainnya yang cukup terbuka.
- Berbagai agenda pembangunan nasional (koridor ekonomi, sistem logistik nasional, reformasi birokrasi, otonomi daerah) akan sangat mempengaruhi pengambilan kebijakan dalam penyelenggaraan sub sektor perkeretaapian;

b. Permasalahan

- Ketergantungan pembiayaan pembangunan yang bersumber dari APBN.
- Kurangnya integrasi antar jaringan transportasi.
- Hambatan pengadaan lahan yang menyebabkan terhambatnya pembangunan prasarana perkeretaapian.

2. Keselamatan dan Keamanan

a. Potensi

- Adanya proses transformasi regulasi di sektor transportasi.
- Perkembangan teknologi yang potensial diterapkan untuk peningkatan keselamatan.

b. Permasalahan

- Terbatasnya kuantitas dan kualitas SDM regulator dan operator perkeretaapian.
- Sistem diklat dan sertifikasi yang masih belum optimal dalam menghasilkan jumlah sertifikat SDM perkeretaapian.
- Perlu adanya pembaharuan dan pengembangan teknologi (baik teknologi terpasang maupun teknologi perkeretaapian terbaru).

3. Pelayanan

a. Potensi

- Keunggulan moda kereta api dibandingkan moda transportasi lainnya (daya angkut besar, hemat energi, tingkat pelayanan yang lebih kompetitif).
- Perkembangan teknologi yang potensial diterapkan untuk peningkatan kapasitas, integrasi, efisiensi, dan kualitas layanan.
- Potensi pertumbuhan penduduk yang dapat menjadi target bagi moda kereta api.
- Terjadinya peralihan moda yang diakibatkan tingkat kemacetan di jalan raya wilayah Perkotaan.

b. Permasalahan

- Belum ada konvergensi kebijakan, perencanaan, dan koordinasi pelaksanaan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.
- Belum optimalnya pemanfaatan sistem database dan sistem informasi.
- Kelembagaan penyelenggara perkeretaapian belum optimal (penyelenggara prasarana dan sarana).
- Kinerja dan dampak pelayanan transportasi perkeretaapian (keamanan, keselamatan, kecepatan / kemacetan, modal share, dampak sosial ekonomi lingkungan) yang belum sesuai standar atau target.
- Manfaat pelayanan belum optimal (konektivitas, aksesibilitas, kapasitas).
- Persaingan antarmoda yang kurang sehat.

- Isu kesenjangan ekonomi dan penyebaran penduduk akan tetap menjadi problem laten nasional, dimana (I) indeks-gini (kesenjangan kaya miskin) tetap besar, (II) paradox Jawa dengan Luar Jawa masih akan menjadi situasi yang perlu secara khusus diperhatikan, serta (III) sebagian besar penduduk Indonesia akan tinggal di wilayah perkotaan akibat semakin sempitnya kesempatan ekonomi di kawasan perdesaan. Isu dampak lintas sektoral nonekonomi (gender, pertahanan dan keamanan, energi dan lingkungan) akan semakin relevan untuk diperhatikan dalam kebijakan penyelenggara sub sektor perkeretaapian, di mana dengan makin terbatasnya sumber energi berbasis fosil serta daya dukung lingkungan yang terus memburuk, dan meningkatnya tensi ekonomi dan sosial mengharuskan adanya efisiensi penggunaan sumber daya serta efektivitas kebijakan dalam penyelenggaraan transportasi kereta api.
- Penurunan angkutan orang yang disebabkan karena kebijakan pembatasan pergerakan masyarakat, pembatasan jumlah penumpang kereta api terkait physical distancing sebagai dampak penanggulangan pandemi Covid-19

BAB II

Visi, Misi dan Tujuan

Pemerintah meluncurkan Visi Indonesia 2045 yaitu terwujudnya Indonesia yang berdaulat, maju, adil dan makmur saat injak usia 100 tahun Indonesia Merdeka. Visi tersebut diwujudkan melalui transformasi ekonomi dimulai pada tahun 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia maju pada 2045 dengan Pendapatan Domestik Bruto (PDB) ke-5 terbesar di dunia. Merujuk pada hal tersebut, tahun 2020 Indonesia ditargetkan menjadi negara berpenghasilan menengah atas dan tahun 2036 keluar dari *Middle Income Trap*.

Arahan RPJP Nasional 2005-2025 untuk RPJMN 2020-2024 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

2.1 Visi dan Misi

2.1.1 VISI, MISI DAN PROGRAM PEMERINTAHAN JOKOWI & MARRUF AMIN 2020-2024

VISI:

“Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”

MISI:

1. Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM)
2. Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing
3. Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan
4. Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan
5. Kemajuan Budaya yang Mencerminkan Kepribadian Bangsa
6. Penegakan Sistem Hukum yang Bebas Korupsi, Bermartabat, dan Terpercaya
7. Perlindungan Bagi Segenap Bangsa dan Memberikan Rasa Aman pada Seluruh Warga
8. Pengelolaan Pemerintahan yang Bersih, Efektif, dan Terpercaya

9. Sinergi Pemerintah Daerah dalam Kerangka Negara Kesatuan

2.1.2 Arahan Presiden

Terdapat 5 (lima) arahan utama yang ditetapkan Presiden sebagai strategi untuk melaksanakan misi Nawacita dan pencapaian Visi Indonesia 2045, yaitu:

1. Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM)

Mengembangkan SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerjasama dan talenta global.

2. Pembangunan Infrastruktur

Pembangunan infrastruktur dilanjutkan untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, membuka lapangan kerja baru, dan meningkatkan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat.

3. Penyederhanaan Regulasi

Segala bentuk regulasi disederhanakan melalui pendekatan *Onibus Law* (membuat satu UU baru untuk mengamandemen beberapa UU sekaligus)

4. Penyederhanaan Birokrasi

Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang Panjang dan menyederhanakan eselonisasi.

5. Transformasi Ekonomi

Transformasi ekonomi dilakukan dari ketergantungan Sumber Daya Alam menjadi daya saing manufaktur dan jasa modern yang mempunyai nilai tambah bagi kemakmuran bangsa demi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

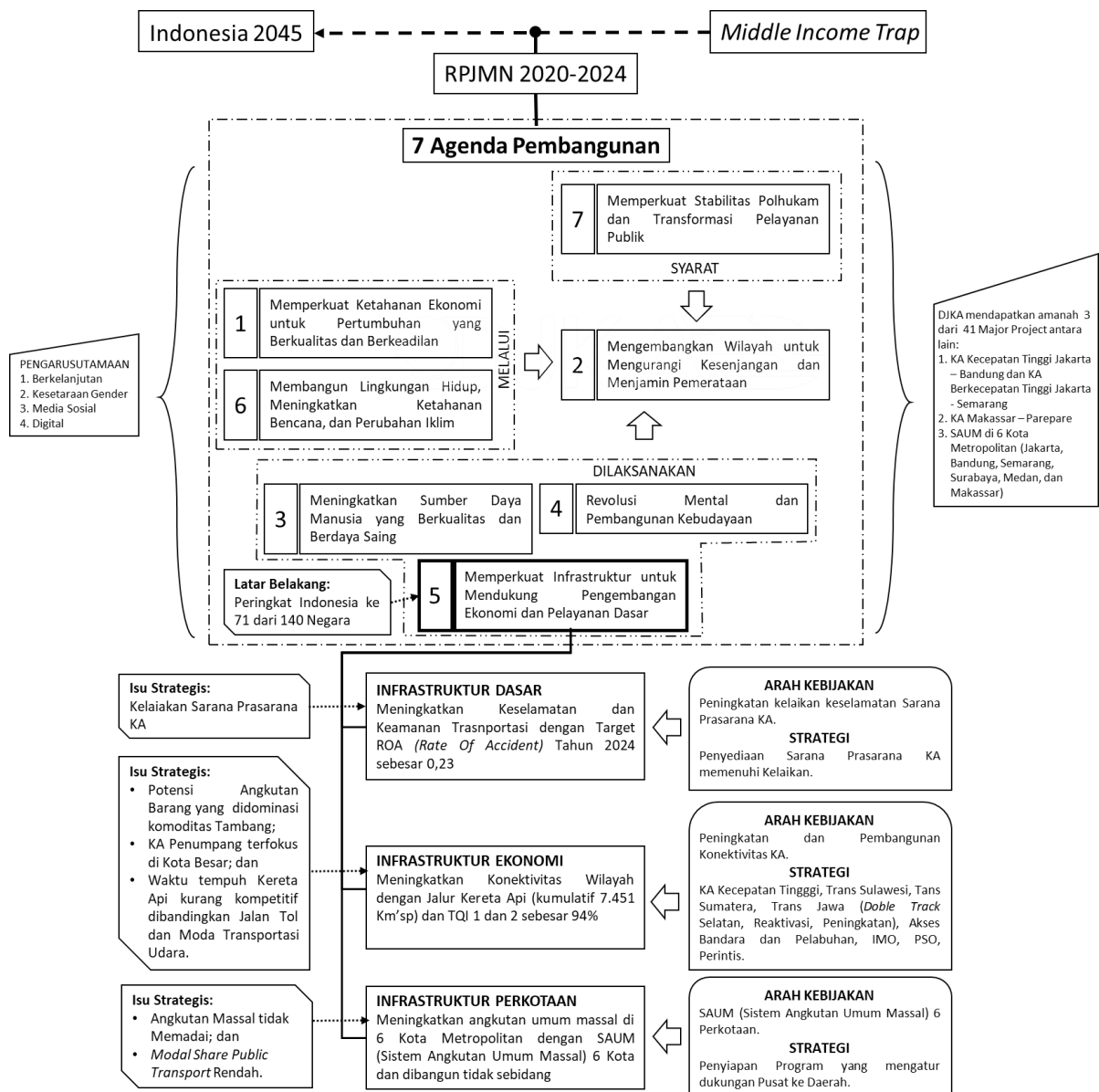
2.2 Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) IV 2020-2024

RPJMN merupakan tahapan terakhir dari RPJP 2005-2025. Pembangunan dalam RPJMN memiliki target pencapaian dalam bentuk pendapatan perkapita Indonesia yang akan mencapai tingkat kesejahteraan yang setara dengan negara-negara dengan penghasilan menengah atas yaitu kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.

Sasaran RPJMN 2020-2024 sesuai dengan Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Landasan utama RPJMN 2020-2024 yaitu RPJPN 2005-2025, Visi Indonesia 2045, dan Visi Misi Presiden yang selanjutnya disusun ke dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan RPJMN 2020-2024 sebagai berikut:

1. Memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas dan berkeadilan;
2. Mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan dan menjamin pemerataan;
3. Meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing;
4. Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan;
5. Memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar;
6. Membangun lingkungan hidup, meningkatkan ketahanan bencana dan perubahan iklim; dan
7. Memperkuat stabilitas Polhukhankam dan transformasi pelayanan publik.
8. stabilitas Polhukhankam dan transformasi pelayanan publik.



Gambar II-1 Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2020

2.3 Kementerian Perhubungan

2.3.1 Visi Kementerian Perhubungan

Visi Kementerian Perhubungan berdasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024, yaitu untuk mewujudkan Indonesia yang berprestasi menengah tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan. Untuk mendukung Visi Presiden 2020-2024 dan menjalankan agenda pembangunan yang dimaksud, Visi Kementerian Perhubungan ditetapkan sebagai berikut :

“Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Andal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

Visi Kementerian Perhubungan dijabarkan dan dapat dimaknai sebagai berikut:

- a. Konektivitas Nasional** adalah terhubungnya antar wilayah diseluruh Indonesia, termasuk angkutan perkotaan dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai, penyeberangan, serta udara.
- b. Andal** yang berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Indonesia.
- c. Berdaya saing** berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif serta berdaya saing internasional.
- d. Nilai tambah** berarti penyelenggaraan perhubungan mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dari ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) serta berkesinambungan dan berkelanjutan serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 dapat dilihat melalui relevansi perwujudan Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan sebagai berikut:

- a. Pertama**, konektivitas nasional memberikan andil strategis serta menentukan pengembangan wilayah untuk mengurangi kesenjangan, terutama terkait dengan ketimpangan akses dan pemerataan pembangunan antar kawasan Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia Bagian Timur maupun kesenjangan pembangunan secara sektoral.
- b. Kedua**, konektivitas nasional dapat memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, terutama dalam rangka mendukung kebijakan pemerintah mewujudkan tol laut, mengurangi disparitas ekonomi, peningkatan daya saing perekonomian antar wilayah, serta pemerataan akses dan kualitas pelayanan dasar.
- c. Ketiga**, konektivitas nasional dapat menjembatani pelaksanaan kebijakan pemerintah untuk pertumbuhan ekonomi yang berkualitas. Sehingga, cita-cita nasional Indonesia untuk menjadi

negara berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan dapat tercapai.

- d. **Keempat**, melalui konektivitas nasional, strategi pembangunan untuk meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing dapat dilakukan melalui peningkatan aksesibilitas masyarakat ke fasilitas pelayanan kesehatan, pelayanan pendidikan dan sentra-sentra kegiatan ekonomi produktif di suatu wilayah.

2.3.2 Misi Kementerian Perhubungan

Salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah adalah melalui pembangunan transportasi nasional. Untuk mencapai visi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan **Konektivitas Nasional yang Andal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan** sebagai berikut:

Kementerian Perhubungan menjalankan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3, dan nomor 4 dengan uraian sebagai berikut:

1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi bencana;
3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan inovasi dan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim. Misi yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk

melaksanakan pembangunan di sektor perhubungan dengan mengacu pada amanat dalam 9 (sembilan) Misi Presiden.

2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan

Berdasarkan Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, tujuan dan sasaran Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 ditetapkan. Rumusan tujuan dan sasaran adalah dasar untuk menyusun pilihan-pilihan strategis pembangunan. Tujuan adalah pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan. Tujuan Kementerian Perhubungan antara lain:

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.

Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2020-2024 disusun sebagai indikator hasil dan bukan merupakan indikator keluaran. Jabaran dari Indikator tersebut sebagai berikut:

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,69 pada tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan diindikasikan dengan:
 - a. Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada tahun 2024.
 - b. Capaian On Time Performance (OTP) layanan transportasi sebesar 82,08% pada tahun 2024.
3. Meningkatnya level keselamatan dan keamanan yang diukur dengan menurunnya rasio fatalitas kejadian kecelakaan transportasi menjadi 0,826 pada tahun 2024.

2.3.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024

Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 memiliki tema dan agenda serta mencantumkan target Indonesia berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, adil dan berkesinambungan. Kondisi maju dan sejahtera dapat diwujudkan dengan mencapai dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat dan menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Berdasarkan pendekatan tersebut, fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi sesuai dengan Rencana Jangka Panjang Nasional adalah:

- 2.3.3.1 Konektivitas Poros Maritim;
- 2.3.3.2 Konektivitas Multimoda;
- 2.3.3.3 Keselamatan Transportasi;
- 2.3.3.4 Transportasi Perkotaan.

Pembangunan sektor perhubungan/transportasi memiliki 4 (empat) fokus yang menjadi penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020-2024 sebagai berikut:

1. Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
2. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
3. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
4. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Sasaran strategis yang berlandaskan pada isu strategis dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 serta dinamika diskusi dan pembahasan dijelaskan sebagai berikut:

SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional.

Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.

SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Perhubungan.

Untuk mewujudkan tujuan:

1. Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian on time performance dan penurunan emisi gas rumah kaca;

2. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan dengan meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum dan meningkatnya tata kelola organisasi;
3. Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi.

Untuk mewujudkan tujuan : Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.

2.4 Direktorat Jendral Perkeretaapian

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Berdasarkan mandat, penugasan, isu strategis dan perkembangan lingkungan strategis, dan kondisi dari perkeretaapian pada saat ini, maka untuk perumusan arah kebijakan pembangunan transportasi perkeretaapian 2020-2024, Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah:

“Direktorat Jenderal Perkeretaapian berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

Adapun yang dimaksud dengan:

- a. **Andal** diindikasikan oleh kualitas pelayanan transportasi kereta api yang selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu; dengan konektivitas, kapasitas, dan regularitas yang memadai, serta didukung oleh sarana, prasarana mencukupi dan terpelihara.
- b. **Berdaya Saing** diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi kereta api yang efisien sehingga dapat berkompetisi dengan moda transportasi lainnya secara sehat dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, yang didukung oleh SDM pendukung yang profesional, mandiri, dan produktif.
- c. **Berintegrasi** diindikasikan oleh tersedianya jaringan dan layanan transportasi kereta api penumpang dan barang yang terintegrasi dengan moda lainnya dalam suatu sistem intermoda/multimoda dan terintegrasi dengan tata ruang wilayah yang menentukan pola interaksi sosial ekonomi yang dilayani.

- d. **Berteknologi** diindikasikan oleh penerapan teknologi yang sesuai perkembangan dan kebutuhan dalam penyelenggaraan perkeretaapian.
- e. **Terjangkau** diindikasikan oleh tersedianya layanan kereta api yang terjangkau oleh setiap lapisan ekonomi dan semua golongan sosial masyarakat secara berkeadilan di seluruh wilayah NKRI yang membutuhkan kehadiran layanan kereta api.

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Dirumuskan misi yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi tersebut oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada periode 2020-2024 yang berdasarkan Misi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri dan Berdaya Saing dengan uraian sebagai berikut:

- 2.1.1.1 Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian yang terintegrasi dan berkelanjutan;
- 2.1.1.2 Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang efisien dan efektif;
- 2.1.1.3 Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif.

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menyelenggarakan perkeretaapian nasional pada periode 2020-2024 menetapkan tujuan yang terdiri dari 3 butir sebagai berikut:

1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi;
2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal;
3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.

Indikator pada tujuan selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator outcome. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

Tabel II-1 Tujuan, Indikator dan Target Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian
Tahun 2020 – 2024

TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SATUAN	TARGET 2024
Peningkatan konektivitas jaringan Perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.	Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	0.36
Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.	Persentase capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) transportasi kereta api	%	82
	Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api	%	100
	Pemenuhan target angkutan barang kereta api	%	100
	Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI I dan II	%	94
Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.	Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (<i>rate of accident</i>)	Kejadian kecelakaan/ 1 juta km tempuh	0.22

2.4.4 Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Setelah ditetapkan tujuan diatas, selanjutnya dijabarkan lebih lanjut ke dalam sasaran-sasaran yang akan dicapai setiap tahunnya oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian selama tahun 2020-2024 yaitu:

SP 1. Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur;

SP 2. Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan;

SP 3. Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung oleh Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung oleh Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal.

2.5 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

2.5.1 Visi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Untuk mendukung terlaksananya RPJMN Tahun 2020-2024 dan mendukung program prioritas Presiden dan Wakil Presiden, Kementerian Perhubungan, serta Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Visi Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Bagian Timur selaras dan sejalan dengan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian yaitu:

“Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau di wilayah Jakarta dan Banten guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

2.5.2 Misi Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten

Selanjutnya, dari Visi tersebut dirumuskan misi sebagai berikut:

1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang terintegrasi dan berkelanjutan;
2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang efisien dan efektif;

3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang efektif.

2.5.3 Tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Visi dan misi tersebut diterjemahkan ke dalam 3 (tiga) Tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Setiap tujuan terdapat rumusan sasaran program yang ingin dicapai oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Berikut 3 (tiga) tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan **Konektivitas Jaringan** perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi;
2. Peningkatan **Kinerja Pelayanan** transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang optimal;
3. Peningkatan **Keselamatan** transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang andal;

2.5.4 Sasaran Balai Teknik Perkeretaapian Jakarta dan Banten

Berdasarkan 3 (tiga) tujuan dari Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten di atas, selanjutnya akan dijabarkan lebih lanjut ke dalam 4 (empat) Sasaran Kegiatan yang akan dicapai setiap tahunnya selama tahun 2020-2024. Sasaran-sasaran kegiatan tersebut antara lain:

SKT1. Meningkatnya **Konektivitas** prasarana perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian;

SK T2. Meningkatnya **Kapasitas Prasarana** yang mendukung pelayanan perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian;

SK T3. Meningkatnya **Kinerja Pelayanan** lalu lintas dan angkutan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian;

SK T4. Meningkatnya **Keselamatan** transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian.

Dalam melaksanakan keempat Sasaran Kegiatan tersebut untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur juga berupaya terus menerus meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik sehingga ditetapkan pula 1 (satu) Sasaran Kegiatan lagi yaitu:

SK T5. Mewujudkan **Good Governance** dan **Clean Government** di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian.

Tabel II-2 Visi, Misi, Tujuan, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten.

VISI	MISI	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	2020	2021	2022	2023	2024	TARGET 2024
						TARGET	TARGET	TARGET	TARGET	TARGET	
"Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten berupaya mewujudkan Perkeretaapain yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong"	1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapain di Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten yang terintegrasi dan berkelanjutan	1. Peningkatan Konektivitas Jaringan perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain dengan aksesibilitas yang tinggi	SKT1. Meningkatnya konektivitas Prasarana Perkeretaapain	IKK T1.. Rasio Konektivitas Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	Rasio	0	0,62	0,62	0,63	0,63	Total Pembangunan Reaktivasi Rangkasbitung – Labuan yaitu 56,6 Kmmp
	2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapain di Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten yang efisien dan efektif	2. Peningkatan Kinerja Pelayanan transportasi perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain yang optimal	SKT2. Meningkatnya Kapasitas Prasarana mendukung pelayanan Perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	IKK T2.1. Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	%	75	80	81	85	89	Terdapat pengoperasian jalur KA dengan TQI kategori 1 dan II dengan kegiatan pengukuran kegiatan yaitu Pembangunan DDT Paket I dan II selesai 2022, Peningkatan Jalur Lintas Rangkasbitung – Merak 67kmmp selesai tahun 2021, Pembangunan Double Track Rangkasbitung – Serang 33kmmp Selesai 2023, dan Pembangunan Double-Double Track Bekasi – Cikarang 16kmmp selesai tahun 2024
				IKK T2.2 Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	%		80	85	88	94	Pembangunan peningkatan persinyalan Cikarang – Cikampek 1 Unit, Pembangunan persinyalan Rangkasbitung – Pndeglang, Pembangunan Persinyalan Rangkasbitung - Serang
			SK T3. Meningkatnya Kinerja Lalulintas dan angkutan KA di Perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	IKK T3.1. Pemenuhan target angkutan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	%	11	22	36	59	85	Total target angkutan kereta api penumpang adalah
	3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapain di Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jawa Bagian Timur yang efektif	3. Peningkatan Keselamatan transportasi perkeretaapain di wilayah Balai Teknik Perkeretaapain yang andal	SK T4. Meningkatkan KESELAMATAN	IKK T4.1. Persentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten (Tabrakan KA dengan KA, Anjlokkan, Terguling, Terbakar)	%	100	100	100	100	100	Total Penurunan Kecelakaan Kereta Api sebesar 100% (tidak terjadi kecelakaan)
	Tambahan Misi, Tujuan dan Sasaran Kegiatan										
Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	Peningkatan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	SK T5. Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di	IKK T5.1 Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Teknik Perkeretaapain Wilayah Jakarta dan Banten	%	92	93	93	94	95	Rata-rata prosentase penyerapan anggaran sebesar 92,7%	
			IKK T5.2 Persentase Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapain	%	100	100	100	100	100	Total target PNBP 100%	

BAB III

ARAH KEBIJAKAN & STRATEGI

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi

3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

RPJMN 2020-2024 merupakan tahapan terakhir dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025, dimana pada akhir periode RPJPN tersebut, pendapatan perkapita Indonesia diharapkan akan mencapai tingkat kesejahteraan setara dengan negara-negara berpenghasilan menengah atas (*upper-middle income country/MIC*) yang memiliki kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.

Sebagaimana arahan RPJPN 2005 – 2025, sasaran pembangunan jangka menengah 2020-2024 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Terdapat 4 (empat) pilar dari RPJMN IV tahun 2020-2024 yang merupakan amanat RPJPN 2005-2025 untuk mencapai tujuan RPJMN IV, yaitu:

- a. Kelembagaan politik dan hukum yang mantap;
- b. Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat;
- c. Struktur ekonomi yang semakin maju dan kokoh;
- d. Terwujudnya keanekaragaman hayati yang terjaga;

RPJMN Tahun 2020-2024 telah menetapkan visi dan misi Presiden. Kemudian RPJMN juga menyampaikan 5 (lima) arahan utama Presiden yang digunakan sebagai strategi melaksanakan misi Presiden yang dikenal dengan Nawacita Kedua dan dalam rangka mencapai sasaran Visi Indonesia 2045. Arahan tersebut meliputi:

- a. Pembangunan Sumber Daya Manusia;
- b. Pembangunan Infrastruktur;
- c. Penyederhanaan regulasi;
- d. Penyederhanaan Birokrasi;
- e. Transformasi Ekonomi.

Visi, misi dan lima arahan Presiden diterjemahkan dalam 7 agenda pembangunan pada RPJMN 2020-2024, yaitu:

- a. Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas;
- b. Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan;
- c. Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing;
- d. Membangun Kebudayaan dan Karakter Bangsa;
- e. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar;
- f. Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim;
- g. Memperkuat Stabilitas Polhukam dan Transformasi Pelayanan Publik.

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan

Sebagaimana diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 – 2024, sektor transportasi memiliki prioritas pembangunan sebagai berikut:

1. Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Didasarkan pada prioritas pembangunan di sektor transportasi tersebut, maka kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan agar dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi untuk Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Merajut Konektivitas Antar Wilayah sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. Dukungan Aksesibilitas dalam Pengembangan Kawasan Industri, Pariwisata dan KEK Luar Jawa sebagai wujud Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020 – 2024 merupakan metode pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera

dilaksanakan dalam kurun waktu 2020-2024 serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020 – 2024.

Arah Kebijakan dan Strategi memuat langkah yang berupa program indikatif untuk memecahkan permasalahan yang teridentifikasi dan mendesak untuk segera dilaksanakan guna mendukung pencapaian Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis. Program indikatif tersebut harus mendukung sasaran RPJMN 2020 – 2024 sesuai dengan bidang terkait.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan diperoleh dengan mendasarkan pada potensi yang ada, yang diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di sektor perhubungan.

3.1.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Penyelenggaraan perkeretaapian nasional diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi nasional melalui perwujudan visi perkeretaapian nasional tahun 2030 yaitu “Mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan”. Strategi yang akan ditempuh untuk mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian nasional sesuai arah pengembangan perkeretaapian nasional 2030 antara lain sebagai berikut:

1. Strategi pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian;
2. Strategi peningkatan keamanan dan keselamatan perkeretaapian;
3. Strategi alih teknologi dan pengembangan industri;
4. Strategi pengembangan sumber daya manusia perkeretaapian;
5. Strategi pengembangan kelembagaan;
6. Strategi investasi dan pendanaan;

Target penyelenggaraan perkeretaapian nasional 2030 adalah: “Mewujudkan layanan transportasi perkeretaapian yang memiliki pangsa pasar penumpang sebesar 7% - 9 % dan barang sebesar 11% - 13% dari keseluruhan layanan transportasi nasional”. Berdasarkan proyeksi yang dilakukan, pangsa pasar angkutan penumpang moda kereta api tahun 2024 adalah sekitar 5% - 6% penumpang dan angkutan barang moda kereta api tahun 2024 adalah sekitar 0.5% - 1%.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai dengan tugas dan fungsinya telah merumuskan sejumlah arah kebijakan dan strategi pencapaian yang harus terlaksana dalam kurun waktu lima tahun ke depan, sebagaimana tertuang dalam Renstra 2020-2024 bidang Perkeretaapian.

3.1.4 Arah Kebijakan Dan Strategi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Dalam rangka mendukung arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional dalam bidang perkeretaapian yang telah ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian berdasarkan agenda prioritas pembangunan nasional, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten telah merumuskan strategi pengembangan dan pembangunan perkeretaapian tahun 2020 –2024 untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan yaitu sebagai berikut:

1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.

Sasaran yang ingin dicapai adalah Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah:

- a. Pembangunan jalur kereta api baru.
- b. Pembangunan reaktivasi jalur kereta api.
- c. Pembangunan akses kereta api menuju pelabuhan dan bandara.

2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.

Sasaran yang ingin dicapai adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal dengan peningkatan kapasitas sarana dan prasarana. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah:

- a. Pembangunan jalur ganda kereta api perkotaan.
- b. Peningkatan jalur kereta api.
- c. Peningkatan fasilitas operasi kereta api.
- d. Penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis.
- e. Optimalisasi frekuensi perjalanan kereta api penumpang/barang.
- f. Pengawasan penyelenggaraan prasarana dan sarana yang dilakukan operator dari segi pemberian pelayanan kepada pengguna jasa perkeretaapian.

3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.

Sasaran yang ingin dicapai adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian dengan meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah:

- a. Identifikasi daerah rawan kecelakaan dan rawan bencana.
- b. Peningkatan perlintasan sebidang menjadi tidak sebidang (*underpass/flyover*).
- c. Sosialisasi keselamatan perkeretaapian kepada masyarakat.
- d. Pengawasan penyelenggaraan prasarana dan sarana yang dilakukan operator dari segi keselamatan.

Dalam rangka menjalankan arah kebijakan dan strategi-strategi tersebut diatas, pada tahun 2020 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten memiliki 1 (satu) program yaitu **Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian** dan 5 (lima) kegiatan yang terdiri dari:

1. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian.
2. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
3. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api.
4. Kegiatan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian.
5. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian.

Selanjutnya dilakukan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran sehingga mulai tahun 2021-2024 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten memiliki dua program dan empat kegiatan yang terdiri dari:

1. **Program Infrastruktur Konektivitas Kegiatan:**
 - a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian.
 - b. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian.
 - c. Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian.
2. **Program Dukungan Manajemen Kegiatan:**
 - a. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian.

Kedudukan, tugas dan fungsi serta kewenangan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 63 Tahun 2014 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian. Berdasarkan Keputusan Menteri tersebut kedudukan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten merupakan unit kerja dibawah Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan sebagai salah satu unsur pelaksana tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas, Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten menyelenggarakan fungsi :

1. Pelaksanaan peningkatan prasarana perkeretaapian;
2. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian;
3. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas dan angkutan kereta api;
4. Pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan kereta api;
5. Pelaksanaan pemantauan kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian;
6. Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian;
7. Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
8. Pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

Struktur Organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 189 Tahun 2015 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan beserta perubahan ketiga Nomor PM.117 Tahun 2017.

Dalam rangka pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten mempunyai susunan organisasi terdiri dari Bagian Perencanaan, Bagian Keuangan, Bagian Hukum serta Bagian Kepegawaian dan Umum, sebagaimana bagan berikut:

**STRUKTUR ORGANISASI
BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH JAKARTA DAN BANTEN**



Gambar 3.1

Bagan Organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten mempunyai dan melaksanakan tugas peningkatan dan pengawasan prasarana, serta pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas, angkutan dan keselamatan perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugasnya, Organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten terdiri atas:

1. Subbagian Tata Usaha;
2. Seksi Prasarana Perkeretaapian;
3. Seksi Lalu Lintas, Sarana, dan Keselamatan Perkeretaapian;
4. Kelompok Jabatan Fungsional.

Penjabaran tugas masing-masing Subbagian antara lain :

1. Subbagian Tata Usaha;

Mempunyai tugas melakukan pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat.

2. Seksi Prasarana Perkeretaapian;

Mempunyai tugas melakukan peningkatan prasarana perkeretaapian dan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.

3. Seksi Lalu Lintas, Sarana, dan Keselamatan Perkeretaapian;

Mempunyai tugas melakukan pengawasan penyelenggaraan dan keselamatan sarana, lalu lintas dan angkutan kereta api dan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian, serta pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan.

Sumber Daya Manusia

a. Komposisi Pegawai berdasarkan Golongan/Kepangkatan :

Pegawai atau karyawan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten periode bulan April 2019, berjumlah 102 (seratus dua) orang, terdiri dari 30 (tiga puluh) orang status PNS dan 72 (tujuh puluh dua) orang status honorer. Adapun komposisi pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1
Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan/Kepangkatan

No.	Golongan / Kepangkatan	Jumlah (orang)
a.	Honorer	54
b.	Golongan I	0
c.	Golongan II	10
d.	Golongan III	16
e.	Golongan IV	3

b. Komposisi Pegawai berdasarkan Pendidikan;

Selain komposisi berdasarkan golongan/kepangkatan, pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berdasarkan tingkat pendidikan pada Tabel 2, sebagai berikut:

Tabel 3.2
Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

NO	URAIAN	JUMLAH PEGAWAI
1	Pasca Sarjana (S2)	3
2	Sarjana (S1)	31
3	Sarjana Muda / D3	18
4	SLTA / Sederajat	2
	Jumlah	54

Berdasarkan jumlah SDM tersebut maka pencapaian kinerja kegiatan yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten menggunakan SDM sebagai input dalam pelaksanaan kegiatan tersebut dan sekaligus sebagai faktor pendukung tercapainya output dari kegiatan yang akan dilaksanakan. Kegiatan-kegiatan yang di laksanakan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten merupakan penjabaran dari tugas pokok dan fungsi yang ada pada masing-masing seksi dan sub bagian yang ada di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Tugas pokok dan fungsi yang akan dilaksanakan tersebut nantinya akan

menjadi kontrak kinerja jabatan fungsional umum seluruh pegawai di lingkungan kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten.

3.2 Kerangka Regulasi Bidang Perkeretaapian

Tujuan penyelenggaraan perkeretaapian salah satunya adalah dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional sebagaimana diamanahkan oleh UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam rangka mencapai tujuan tersebut diperlukan aturan lebih lanjut yang lebih detail dan teknis sehingga dapat efektif dan efisien untuk diimplementasikan.

Dalam kerangka regulasi penyelenggaraan perkeretaapian nasional, UU 23/2007 sebagai pengganti UU 13/1992 tentang Perkeretaapian merupakan regulasi induk yang dalam pelaksanaannya telah memandatkan dan/atau diperkuat dengan sejumlah peraturan pelaksanaan, yakni sebanyak 2 Peraturan Pemerintah (PP), yakni: PP 56/2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (dan perubahannya melalui PP 6/2017) dan PP 72/2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api (dan perubahannya melalui PP 61/2016), serta lebih dari 70 Peraturan Menteri/Keputusan Menteri terkait teknis kebijakan di bidang sarana, prasarana, SDM, tatanan dan pembinaan, kelembagaan, lalu lintas, keselamatan, dan lain sebagainya.

Kerangka regulasi di dalam Renstra 2020-2024 diarahkan untuk melengkapi dan memperkuat struktur regulasi dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional di atas, melalui identifikasi kebutuhan penetapan regulasi baru (untuk substansi yang belum diatur) maupun perubahan/revisi dari regulasi eksisting (jika ada bagian yang perlu disempurnakan atau tidak relevan lagi).

Konteks penguatan kerangka regulasi di bidang perkeretaapian pada Renstra 2020 - 2024 adalah untuk memastikan bahwa sejumlah agenda pengembangan sarana, prasarana, SDM, kelembagaan, dan sistem pendukung di

bidang perkeretaapian yang dicanangkan telah memiliki/didukung oleh dasar hukum yang tepat.

Kerangka regulasi yang baik akan dapat menciptakan keselarasan dan keharmonisan dalam pelaksanaan pembangunan moda kereta api di Indonesia. Semisal kaitan antara program pembangunan dan kelembagaan, maka kerangka regulasi bidang perkeretaapian sebagai turunan dari UU 23/2007 juga mengatur hal tersebut. Hal ini mengingat berdasarkan RIPNAS, pengembangan perkeretaapian sampai dengan tahun 2030 telah diprogramkan untuk dapat menjangkau seluruh wilayah di Indonesia (hal ini juga sejalan dengan tujuan penyelenggaraan perkeretaapian yaitu pemerataan pembangunan nasional) sehingga diperlukan pengembangan struktur organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian berupa Balai Teknik yang diperkuat pula dengan regulasi yang mendukung hal tersebut, semisal Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM.63 Tahun 2014.

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten sendiri dalam penyusunan regulasi periode 2020-2024 ini adalah dalam posisi memberikan saran dan masukan, mendukung, serta melaksanakan regulasi yang telah disusun oleh Kementerian Perhubungan/Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam setiap pelaksanaan tugas dan fungsinya.

3.3 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian 2020-2024

Berdasarkan realisasi pelaksanaan dari Renstra 2015-2019, maka terkait dengan kelembagaan pada periode 2020-2024 terdapat beberapa usulan atau program yang akan dilakukan untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten serta dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Selain itu Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten perlu mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan meningkatkan mutu pelayanan pada masyarakat. Maka untuk itu organisasi memerlukan sumber daya manusia yang tepat secara kualitas dan kuantitas dengan dilakukan monitoring, evaluasi dan penataan sumber daya manusia yang berkelanjutan serta perlu adanya pengembangan dan penguatan kelembagaan melalui pembentukan organisasi

Balai baru maupun peningkatan eselonisasi pada Balai Teknik menjadi Balai Besar.

3.3.1 Peningkatan status UPT Balai dan Pembentukan Unit Baru

Seiring dengan pesatnya pembangunan daerah dan perkotaan, diharapkan pembangunan transportasi perkeretaapian nasional mampu menjadi tulang punggung angkutan barang dan angkutan penumpang perkotaan sehingga dapat menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dapat meningkatkan efisiensi penyelenggaraan perekonomian nasional. Oleh karena itu, penyelenggaraan perkeretaapian nasional di masa depan harus mampu menjadi bagian penting dalam struktur perekonomian nasional. Terkait dengan hal diatas, dalam rangka pengembangan sistem perkeretaapian nasional dan amanah yang diemban oleh Balai maka dibutuhkan reorganisasi atau menata ulang struktur organisasi dan peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian

Faktor yang menjadi pertimbangan kebutuhan penataan organisasi antara lain:

a. Faktor Internal

1) Beban kerja terlalu tinggi

Saat ini Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur melaksanakan fungsi yaitu:

- Pelaksanaan peningkatan prasarana perkeretaapian
- Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian
- Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas dan angkutan kereta api
- Pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan kereta api
- Pelaksanaan pemantauan kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian

- Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian
- Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
- Pengelolaan urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat. Fungsi tersebut diatas merupakan cerminan tugas yang dilakukan oleh 4 (empat) Direktorat di Lingkungan Ditjen Perkeretaapian. Selain itu, Balai juga harus melakukan tugas untuk melaksanakan pembangunan yang sifatnya strategis sebagaimana diamanahkan dalam Perpres PSN, Perpres RPJMN dan Perpres Nomor 80 Tahun 2019.

2) Rentang kendali wilayah pengawasan yang terlalu luas

3) Adanya potensi penerimaan negara yang belum tergali

4) Pengembangan strategi yang dilakukan pimpinan

5) Agar lebih terkonsentrasi dalam melaksanakan pekerjaan maupun menyelesaikan setiap Permasalahan

6) Agar dapat mengambil kebijakan strategis secara langsung

Keberadaan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian selama ini selalu melakukan koordinasi dengan pemerintah daerah baik pimpinan wilayah selevel Gubernur dan Bupati/Walikota di daerah. Namun dalam pelaksanaannya memiliki sejumlah kendala berkenaan dengan kesenjangan hirarki jabatan struktural antara Kepala Balai Teknik Perkeretaapian yang merupakan pejabat setingkat eselon III dan Gubernur dan Bupati/Walikota di daerah yang merupakan pejabat politik di suatu wilayah. Kesenjangan tersebut sedikit banyak telah mempengaruhi

efektivitas koordinasi yang dilakukan. Selain itu, dalam proses koordinasi selama ini masih ada permasalahan yaitu kecepatan dalam pengambilan keputusan yang karena pada pihak BTP masih harus berjenjang sesuai hirarki jabatan di Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Diharapkan dengan meningkatkan hirarki jabatan struktural Kepala Balai menjadi Kepala Balai Besar setingkat Eselon II dapat lebih efektif mengemban fungsi sebagai penanggungjawab efektivitas instansi yang dipimpinnya melalui keahliannya dalam perancangan dan implementasi strategi guna merealisasikan implementasi kebijakan-kebijakan pokok yang harus dijalankan serta koordinasi dengan pemerintah daerah.

b. Faktor Eksternal

- 1) Adanya kebijakan pemerintah yang berimplikasi perlunya perubahan struktur, tugas dan fungsi organisasi
- 2) Adanya tuntutan stakeholder dalam upaya pencapaian tujuan organisasi
- 3) Adaptasi terhadap kemajuan teknologi

c. Perubahan Lingkungan

- 1) Mitigasi bencana dan konflik
- 2) Kolaborasi layanan antara Pemda dan Badan Usaha
- 3) Modernisasi layanan
- 4) Komplemen Layanan
- 5) SDM Perkeretaapian
- 6) Kerjasama dan Konektivitas Regional
- 7) Green Transport

Faktor-faktor tersebut diatas yang bisa dikatakan juga sebagai suatu permasalahan adalah hal-hal yang menjadi latar belakang perlunya dilakukan peningkatan status UPT Balai dan pembentukan unit baru di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian.

Karena secara teoritis pengembangan kapasitas merupakan salah satu upaya peningkatan

kemampuan untuk mencapai tujuan yang hendak dicapai. Karena pengembangan kapasitas tersebut mengacu kepada proses dimana individu, kelompok, organisasi, kelembagaan, dan masyarakat mengembangkan kemampuannya baik secara individual maupun kolektif untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang ada.

3.3.1.1 Peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian

Rencana peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian sebagai bagian dari upaya mengembangkan sistem perkeretaapian nasional di dalam struktur Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah dibentuk Unit Pelaksana Teknis yaitu Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) berdasar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM No.63 Tahun 2014. Pertimbangan utama pembentukan UPT Balai Teknik Perkeretaapian adalah dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan peningkatan prasarana, fasilitasi bimbingan dan pengawasan teknis, serta koordinasi pelaksanaan operasional penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan kereta api.

Kondisi saat ini, beberapa elemen dari sistem tersebut masih mengalami ketimpangan antara lain: jumlah SDM yang ada tidak memadai untuk bisa menangani seluruh tugas fungsi yang diamanatkan peraturan; penambahan volume prasarana yang ditingkatkan belum bisa diimbangi dengan SDM yang memadai baik secara kuantitas, kualitas maupun kelembagaan untuk pengawasan, pemantauan penyelenggaraannya. Selain itu, tugas-tugas baru pemerintah terkait dengan percepatan Proyek Strategis Nasional dan rencana ke depan sebagaimana diamanatkan RIPNAS akan semakin sulit dipenuhi jika ketimpangan yang ada masih terjadi. Usaha untuk mewujudkan target tersebut, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian, menyadari pentingnya pematangan organisasi dan peningkatan status unit pelaksana teknis yang akan menjadi motor pelaksana dalam menata kembali penyelenggaraan perkeretaapian nasional secara menyeluruh sehingga tujuan penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun

2017 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian serta Peraturan Presiden nomor 109 tahun 20 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional Proyek dapat terlaksana dengan baik.

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja

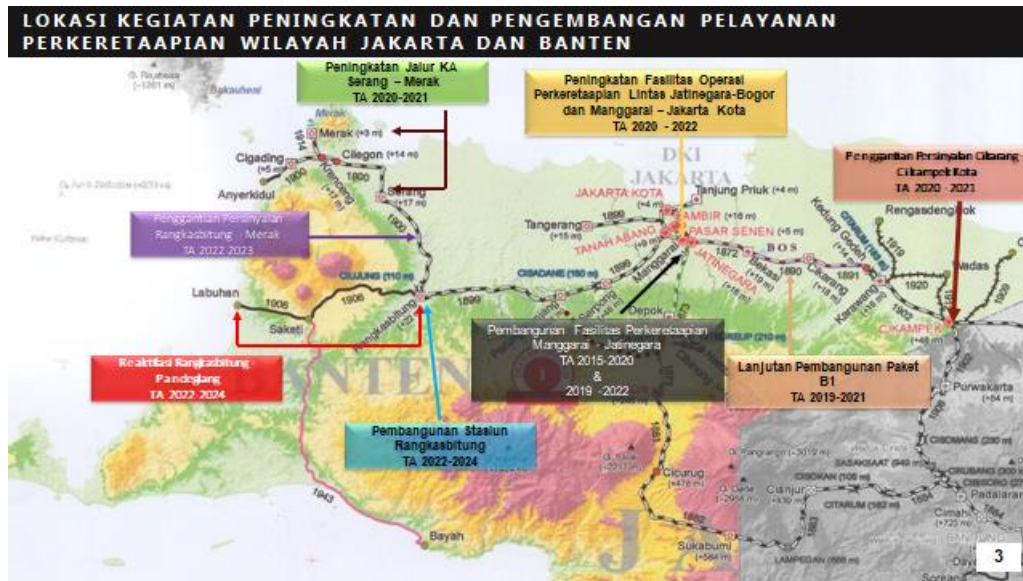
Dalam rangka mewujudkan visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden serta untuk mendukung kebijakan nasional, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten telah menetapkan 5 (lima) tujuan yang dilengkapi dengan 5 sasaran program. Sasaran program adalah kondisi yang diharapkan secara nyata oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten dan merupakan cermin pengaruh atas ditimbulkannya hasil (*outcome*) dari beberapa Kegiatan. Dalam rangka mengukur tingkat keberhasilan capaian, tiap sasaran program diukur dengan menggunakan Indikator Kinerja Program dan setiap Kegiatan diukur dengan menggunakan Indikator Kinerja Kegiatan.

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten telah menetapkan beberapa indikator kinerja beserta targetnya pada tahun 2020-2024. Hal tersebut untuk mengukur pencapaian sasaran program maupun pencapaian kegiatan. Rumusan indikator tersebut tetap memperhatikan arahan dalam RPJMN 2020- 2024. Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten ditetapkan berdasarkan cascading Sasaran Program yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagaimana berikut ini:

Tabel IV-1 target Kinerja Program

VISI	TUJUAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	2020	2021	2022	2023	2024	TARGET 2024
				TARGET	TARGET	TARGET	TARGET	TARGET	
"Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: "Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong"	1. Peningkatan Konektivitas Jaringan perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi	IKK T1.. Rasio Konektivitas Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Rasio	0	0,62	0,62	0,63	0,63	Total Pembangunan Reaktivasi Rangkasbitung – Labuan yaitu 56,6 Kmosp
	2. Peningkatan Kinerja Pelayanan transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang optimal	IKK T2.1. Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	%	75	80	81	85	89	Terdapat pengoperasian jalur KA dengan TQI kategori 1 dan II dengan kegiatan pengukuran kegiatan yaitu Pembangunan DDT Paket I dan II selesai 2022, Peningkatan Jalur Lintas Rangkasbitung – Merak 67kmosp selesai tahun 2021, Pembangunan Double Track Rangkasbitung – Serang 33kmosp Selesai 2023, dan Pembangunan Double-Double Track Bekasi – Cikarang 16kmosp selesai tahun 2024
		IKK T2.2 Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	%	80	80	85	88	94	Pembangunan peningkatan persinyalan Cikarang – Cikampek 1 Unit, Pembangunan persinyalan Rangkasbitung – Pndeglang, Pembangunan Persinyalan Rangkasbitung - Serang
		IKK T3.1.Pemenuhan target angkutan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	%	11	22	36	59	85	Total target angkutan kereta api penumpang adalah
	3. Peningkatan Keselam	IKK T4.1. Persentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten (Tabrakan KA dengan KA, Anjlok, Terguling, Terbakar)	%	100	100	100	100	100	Total Penurunan Kecelakaan Kereta Api sebesar 100% (tidak terjadi kecelakaan)
	Peningkatan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKK T5.1 Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	%	92	93	93	94	95	Rata-rata prosentase penyerapan anggaran sebesar 92,7%
		IKK T5.2 Persentase Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	%	100	100	100	100	100	Total target PNBP 100%

Gambar IV-1 Rencana Pengembangan Jalur KA di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten



- A. Pembangunan Jalur Double-double Track antara lain sebagai berikut:
 - 1. Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian Manggarai Jatinegara DDT Paket A tahun 2019-2022
 - 2. Lanjutan Pembangunan DDT Paket BI tahun 2019-2021

- B. Pembangunan Jalur Baru/Reaktivasi
 - 1. Reaktivasi jalur Rangkasbitung – Pandeglang Tahun 2022 - 2024

- C. Peningkatan Jalur
 - 1. Peningkatan Jalur Rangkasbitung – Serang Tahun 2020
 - 2. Peningkatan Jalur Serang – Merak Tahun 2021

4.2 Kerangka Pendanaan

Untuk mencapai tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten sasaran program yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan dari berbagai sumber daya seperti regulasi dan pendanaan yang mencukupi. Terkait dengan dukungan pendanaan, indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran program Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Tabel IV-2 Kerangka Pendanaan Sebelum RSPP

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	2020	2021	2022	2023	2024
			Rp 1,140,359,012,000	Rp 1,151,913,799,000	Rp 2,298,884,030,354	Rp 2,271,477,174,500	Rp 2,202,324,891,950
022.08.GA	Program	Infrastruktur Konektivitas	Rp 1,128,293,772,000	Rp 1,130,761,481,000	Rp 2,268,450,235,354.00	Rp 2,238,000,000,000.00	Rp 2,165,500,000,000.00
022.08.WA	Program	Dukungan Manajemen	Rp 12,065,240,000	Rp 21,152,318,000	Rp 30,433,795,000.00	Rp 33,477,174,500	Rp 36,824,891,950

Tabel IV-3 Kerangka Pendanaan Setelah RSPP

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	2021	2022	2023	2024
			Rp 1,079,887,556,275	Rp 2,230,734,620,225	Rp 2,229,172,893,360	Rp 2,378,581,854,917
022.08.GA	Program	Infrastruktur Konektivitas	Rp 1,052,827,736,420	Rp 2,200,968,818,385	Rp 2,196,430,511,336	Rp 2,342,565,234,691
022.08.WA	Program	Dukungan Manajemen	Rp 27,059,819,855	Rp 29,765,801,840.00	Rp 32,742,382,024	Rp 36,016,620,226

BAB V

PENUTUP

Penyusunan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten berpedoman kepada Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024 yang memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program dan kegiatan pembangunan sesuai tugas masing-masing institusi, serta mengacu kepada 2 (dua) peraturan perundang-undangan di lingkungan Kementerian Perhubungan yang terkait dengan Rencana Strategis yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 dan Keputusan Dirjen Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020.

Sebagai penjabaran yang lebih rinci yang bersifat sektoral di wilayah kerja Jakarta dan Banten, Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten juga telah menetapkan visi dan misi guna mendukung terlaksananya RPJMN Tahun 2020-2024 termasuk mendukung program prioritas Presiden dan Wakil Presiden.

Visi dan misi tersebut diterjemahkan ke dalam 3 (tiga) tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten yang merupakan Sasaran Kegiatan, dimana tiap tujuan terdapat rumusan sasaran program yang menggambarkan sesuatu yang ingin dicapai oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten. Kelima tujuan dimaksud adalah:

1. Peningkatan **Konektivitas Jaringan** perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi;
2. Peningkatan **Kinerja Pelayanan** transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang optimal;
3. Peningkatan **Keselamatan** transportasi perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian yang andal.

Guna mewujudkan tujuan tersebut, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten telah menetapkan 5 (lima) sasaran yang terkait dengan **Konektivitas, Kapasitas Prasarana, Kinerja Pelayanan, Keselamatan**, serta *Good Governance* dan *Clean Government*.

Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 menjadi acuan dalam penyusunan renstra unit Eselon II/III mandiri di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan pedoman dalam penyusunan dokumen Rencana Kerja (Renja) setiap tahunnya.

5.1. Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga sesuai amanat UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Berbagai tantangan akan dihadapi dalam penyelenggaraan perkeretaapian 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 kereta api dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI khususnya di wilayah Jakarta dan Banten, di sisi lain jaringan perkeretaapian harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis perkeretaapian di wilayah Jakarta dan Banten tersebut.

Oleh karenanya, dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang perkeretaapian, yang membutuhkan peran seluruh *stakeholders* dalam menjalankannya. Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka.

Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan perkeretaapian yang andal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negarakepulauan Indonesia, khususnya termasuk wilayah Jakarta dan Banten dalam 5 tahun ke depan.

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

5.2. Arahan Pimpinan

Renstra Kementerian Perhubungan, Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian, dan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini merupakan acuan dalam merencanakan dan melaksanakan program dan kegiatan untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024. Untuk implementasi Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, nantinya ditindaklanjuti dengan penyusunan Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kegiatan dan Anggaran) yang akan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Di awal setiap tahun anggaran nantinya akan dituangkan ke dalam dokumen Penetapan Kinerja (PK) sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3. Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan. Evaluasi pelaksanaan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 ini setidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Direktur

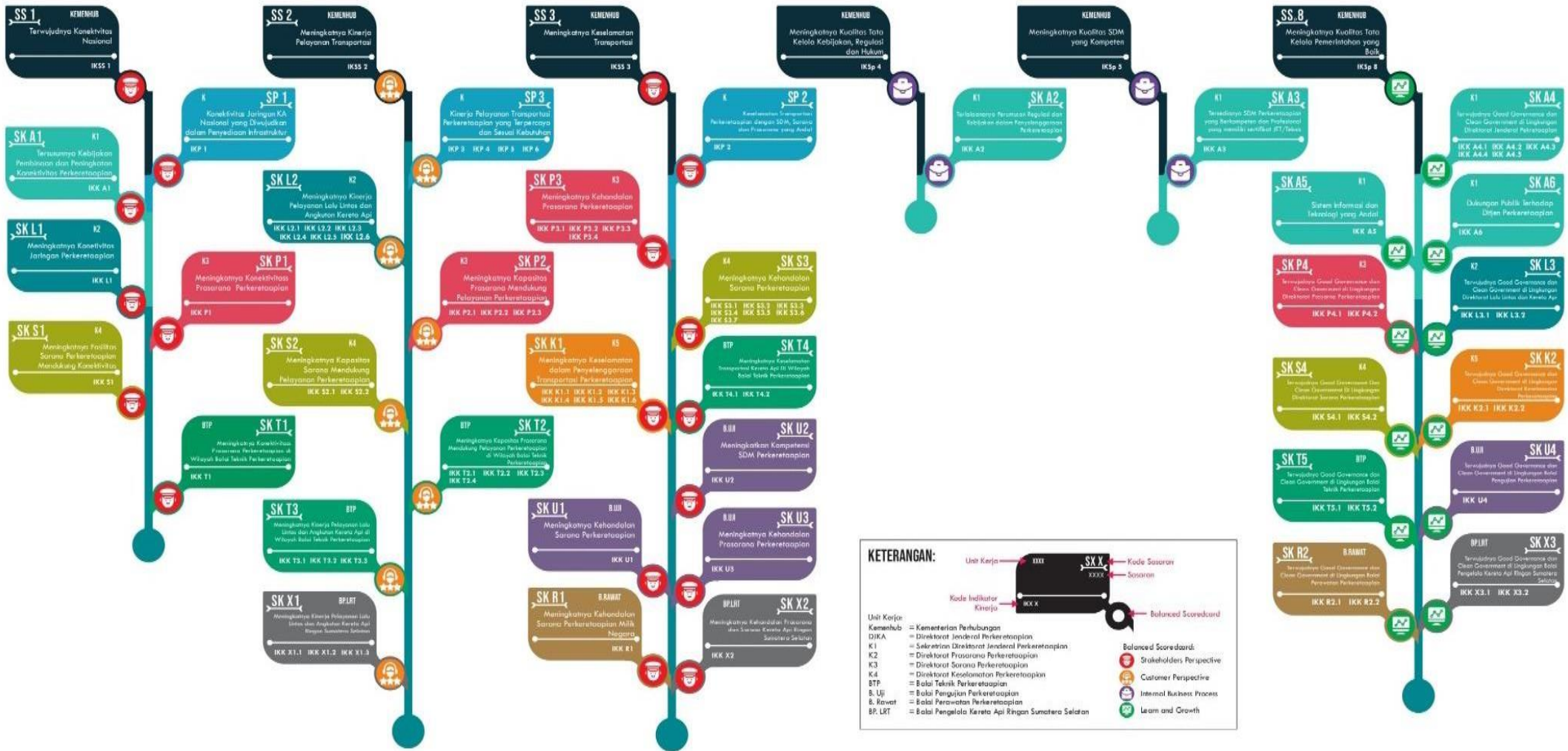
Jenderal Perkeretaapian melalui Sekretaris Ditjen Perkeretaapian, untuk selanjutnya akan dievaluasi secara menyeluruh terhadap seluruh laporan tiap unit kerja Eselon II/III mandiri di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Melalui pelaksanaan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020 – 2024 secara konsisten serta keterlibatan Pemerintah, Pemerintah Daerah, swasta, dan masyarakat, diharapkan dapat mempercepat proses peningkatan Infrastruktur yang berhubungan dengan moda angkutan Kereta Api. Oleh karena itu koordinasi dan integrasi baik secara vertikal maupun secara horizontal yang semakin kuat dalam penyelenggaraan bidang pembangunan Infrastruktur penghubung antar moda transportasi khususnya Perkeretaapian Indonesia yang lebih maju lagi.

Akhir kata, Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten Tahun 2020-2024 perlu untuk dijabarkan ke dalam rencana program dan rencana kegiatan unit organisasi dan unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian secara konsisten.

LAMPIRAN I CASCADING

BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH JAKARTA DAN BANTEN TAHUN 2020 – 2024



KETERANGAN:

Unit Kerja: **XXXX** (Kode Indikator Kinerja) → **SK X.Y** (Kode Sasaran) → **XXXX** (Sasaran) → **Balanced Scoreboard**

Kode Indikator Kinerja: **IKK X**

Unit Kerja:

- KEMENHUB = Kementerian Perhubungan
- DIKA = Direktorat Jenderal Perkeretaapian
- K1 = Direktorat Direktorat Jenderal Perkeretaapian
- K2 = Direktorat Prasarana Perkeretaapian
- K3 = Direktorat Sarana Perkeretaapian
- K4 = Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
- BTP = Balai Teknik Perkeretaapian
- B.UJ = Balai Pengujian Perkeretaapian
- B. Kover = Balai Perawatan Perkeretaapian
- BP, LRT = Balai Pengelola Kereta Api Rangkaian Sumatera Selatan

Balanced Scoreboard:

- Stakeholders Perspective
- Customer Perspective
- Internal Business Process
- Learn and Growth

LAMPIRAN II

MATRIK PEMBANGUNAN RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BIDANG PERKERETAAPIAN TAHUN 2020 - 2024

NO	2020			2021			2022			2023			2024			TOTAL Renstra 2020-2024		Total Kebutuhan (Rp. 000)	KETERANGAN
	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km/Kota	Anggaran (Rp. 000)	km	Rp. 000		
A PEMBANGUNAN BARU/REAKTIVASI																			
1									Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Menes Lauan	18.7	868.638.013.000		Rangkasbitung-Pandeglang-Saketi-Menes Lauan	37.7	827.000.000.000				Menunggu Kesiapan Lahan
2																			
3																			
									Jumlah	18.7	868.638.013.000				Jumlah	37.7	827.000.000.000		
															56,4	1.695.638.013.000			

NO	2020			2021			2022			2023			2024			TOTAL Renstra 2020-2024		Total Kebutuhan (Rp. 000)	KETERANGAN	
	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km	Anggaran (Rp. 000)	Keg	Km/Kota	Anggaran (Rp. 000)	km	Rp. 000			
B PEMBANGUNAN JALUR GANDA																				
1	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s.d. Jatinegara Paket A Tahap I		308.753.617.000	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s.d. Jatinegara Paket A Tahap I	2,4	66.828.614.000													SBS N, Berakhir pada 2021	
2	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s.d. Jatinegara Paket A Tahap II		330.218.034.000	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s.d. Jatinegara Paket A Tahap II	4	449.948.041.000													SBS N, Semula Berakhir di 2021 menjadi berakhir di 2022	
3	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian Bekasi s.d. Cikarang		77.203.955.266.000	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian Bekasi s.d. Cikarang	3,3	176.884.349.000													SBS N, Berakhir di 2021	
4									Double Track Ciuyam Numbu	13	83.000.000.000								Diusulkan 2022	
5													Shourcut Parungpanjang - Ciuyam	37	1.387.500.000.000				Diusulkan 2024 menunggu ketersediaan lahan	
6													Double Track Ranglavibung -Serang	33	1.411.000.000.000				Diusulkan 2023 menunggu ketersediaan lahan	
7													Double Track Cikarang-Karawang	22	330.000.000.000				Diusulkan 2024 menunggu ketersediaan lahan	
			26				10,2				14				59			142,2	5.293.212.230.994	

Sesudah

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	2021	2022	2023	2024	TOTAL KEU
			Rp 1.079.887.556.275	Rp 2.230.734.620.225	Rp 2.229.172.893.360	Rp 2.378.581.854.917	Rp 7.918.376.924.777
022.08.GA	Program	Infrastruktur Konektivitas	Rp 1.052.827.736.420	Rp 2.200.968.818.385	Rp 2.196.430.511.336	Rp 2.342.565.234.691	Rp 7.792.792.300.832
022.08.WA	Program	Dukungan Manajemen	Rp 27.059.819.855	Rp 29.765.801.840,00	Rp 32.742.382.024	Rp 36.016.620.226	Rp 125.584.623.945

Program	Unit Kerja	Kegiatan Unit Kerja	Satuan	2021		2022		2023		2024	
				Vol	Nilai (Rp)	Vol	Nilai (Rp)	Vol	Nilai (Rp)	Vol	Nilai (Rp)
022.08.GA				42	Rp 1.052.827.736.420,00	117	Rp 2.200.968.818.385,00	125	Rp 2.196.430.511.336,00	128	Rp 2.342.565.234.691,00
				42	Rp 1.052.827.736.420,00	117	Rp 2.200.968.818.385,00	125	Rp 2.196.430.511.336,00	128	Rp 2.342.565.234.691,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pemeliharaan Peralatan dan Perawatan Rescue Car	Tahun	1	Rp 13.880.000,00	1	Rp 15.268.000,00	1	Rp 16.794.800,00	1	Rp 18.474.280,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pengadaan/penerbitan lahan	Tahun	1	Rp 33.427.413.420,00	1	Rp 503.168.550.385,00	1	Rp 285.838.716.536,00	1	Rp 508.767.010.411,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai s/d Jatinegara (Paket A) (Tahap II)	Paket	1	Rp 334.086.443.000,00	1	Rp 200.000.000.000,00				
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Reaktivasi Jalur KA Banten (Rangkasbitung - Pandeglang- Saketi-Menes-Labuhan, Saketi - Bayah)	Km' sp	17	Rp 300.000.000.000,00	17	Rp 300.000.000.000,00	17	Rp 300.000.000.000,00	20	Rp 300.000.000.000,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Bekasi s/d Cikarang	Paket	1	Rp 170.000.000.000,00	1	Rp 1.000.000.000,00	1	Rp 1.210.000.000,00	1	Rp 1.210.000.000,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Penerbitan Lahan Rangkasbitung - Labuan dan Pembebasan Lahan Bekasi - Cikarang	Paket	1	Rp 123.750.000.000,00	1	Rp 136.125.000.000,00	1	Rp 149.737.500.000,00	1	Rp 164.711.250.000,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Peningkatan Jalur KA di Banten (Rangkasbitung-Merak)	Km' sp	35	Rp 160.000.000.000,00	15	Rp 81.330.000.000,00	24	Rp 125.000.000.000,00	24	Rp 125.000.000.000,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pembangunan Jalur Ganda KA Rangkasbitung - Merak	Km' sp	35	Rp 250.000.000.000,00	35	Rp 300.000.000.000,00	35	Rp 300.000.000.000,00	35	Rp 250.000.000.000,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Jakarta Berbasis Rel	Kota	1	Rp 228.230.000.000,00	1	Rp 333.527.500.000,00	1	Rp 591.527.500.000,00	1	Rp 591.527.500.000,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	KA Outer Jabodetabek	Km' sp	10	Rp 200.000.000.000,00	10	Rp 200.000.000.000,00	10	Rp 200.000.000.000,00	10	Rp 100.000.000.000,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Perkeretaapian Jabodetabek	Km' sp	33	Rp 300.000.000.000,00	33	Rp 300.000.000.000,00	33	Rp 300.000.000.000,00	33	Rp 300.000.000.000,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Peningkatan persinyalan Lintas Utama Jawa	Paket	1	Rp 230.550.000.000,00						
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Penyusunan Desain/STD	Dokumen	1	Rp 1.000.000.000,00	1	Rp 1.100.000.000,00	1	Rp 1.210.000.000,00	1	Rp 1.331.000.000,00
022.08.WA				32	Rp 27.059.819.854,55	32	Rp 29.765.801.840,00	32	Rp 32.742.382.024,00	32	Rp 36.016.620.226,40
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pemantauan dan pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian	Tahun	1	Rp 314.298.400,00	1	Rp 345.728.240,00	1	Rp 380.301.064,00	1	Rp 418.331.170,40
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pemantauan dan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian	Tahun	1	Rp 1.142.821.000,00	1	Rp 1.257.103.100,00	1	Rp 1.382.813.410,00	1	Rp 1.521.094.751,00
Infrastruktur Konektivitas	Jakban	Pemantauan dan pengawasan keselamatan perkeretaapian	Tahun	1	Rp 520.947.000,00	1	Rp 573.041.700,00	1	Rp 630.345.870,00	1	Rp 693.380.457,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Penyusunan Rencana Kerja (renja) dan Rencana Kerja Tahunan BTP	Tahun	1	Rp 123.000.000,00	1	Rp 135.300.000,00	1	Rp 148.830.000,00	1	Rp 163.713.000,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran	Tahun	1	Rp 123.000.000,00	1	Rp 135.300.000,00	1	Rp 148.830.000,00	1	Rp 163.713.000,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Penyusunan Laporan, Laporan dan Penetapan Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Tahun	1	Rp 150.464.000,00	1	Rp 165.510.400,00	1	Rp 182.061.440,00	1	Rp 200.267.584,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Tim SAK	Tahun	1	Rp 223.664.000,00	1	Rp 246.030.400,00	1	Rp 270.633.440,00	1	Rp 297.696.784,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Tim SABMN	Tahun	1	Rp 260.110.400,00	1	Rp 286.121.440,00	1	Rp 314.733.584,00	1	Rp 346.206.942,40
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Pembinaan dan Pengembangan Pegawai	Tahun	1	Rp 337.214.000,00	1	Rp 370.935.400,00	1	Rp 408.028.940,00	1	Rp 448.831.834,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Administrasi Kegiatan Pelelangan	Tahun	1	Rp 153.972.000,00	1	Rp 169.369.200,00	1	Rp 186.306.120,00	1	Rp 204.936.732,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Pengendalian dan Pengawasan Penyelenggaraan Perkeretaapian	Tahun	1	Rp 343.500.000,00	1	Rp 377.850.000,00	1	Rp 415.635.000,00	1	Rp 457.198.500,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Administrasi Pengelolaan Umum, Ketatausahaan, dan Rumah Tangga	Tahun	1	Rp 513.066.000,00	1	Rp 564.372.600,00	1	Rp 620.809.860,00	1	Rp 682.890.846,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Pengelola Arsip	Tahun	1	Rp 740.066.000,00	1	Rp 814.072.600,00	1	Rp 895.479.860,00	1	Rp 985.027.846,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Administrasi Ketatausahaan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten	Tahun	1	Rp 807.055.454,55	1	Rp 887.761.000,00	1	Rp 976.537.100,00	1	Rp 1.074.190.810,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Kegiatan Administrasi	Tahun	1	Rp 648.000.000,00	1	Rp 712.800.000,00	1	Rp 784.080.000,00	1	Rp 862.488.000,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Administrasi Kegiatan Kantor PPK Paket A	Tahun	1	Rp 308.870.000,00	1	Rp 339.757.000,00	1	Rp 373.732.700,00	1	Rp 411.105.970,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Administrasi Kegiatan Kantor PPK Paket B	Tahun	1	Rp 308.870.000,00	1	Rp 339.757.000,00	1	Rp 373.732.700,00	1	Rp 411.105.970,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Administrasi Kegiatan Kantor PPK Tanah	Tahun	1	Rp 398.870.000,00	1	Rp 438.757.000,00	1	Rp 482.632.700,00	1	Rp 530.895.970,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Administrasi Kegiatan Kantor - Jabodetabek - Tanah Abang - Serpong - Maja - Merak	Tahun	1	Rp 308.870.000,00	1	Rp 339.757.000,00	1	Rp 373.732.700,00	1	Rp 411.105.970,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Penanganan Pandemi Corona Virus Disease 2019	Tahun	1	Rp 454.040.600,00	1	Rp 499.444.660,00	1	Rp 549.389.126,00	1	Rp 604.328.038,60
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Pelayanan organisasi, tata laksana, dan reformasi birokrasi	Tahun	1	Rp 5.270.200.000,00	1	Rp 5.797.220.000,00	1	Rp 6.376.942.000,00	1	Rp 7.014.636.200,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	Tahun	1	Rp 130.360.000,00	1	Rp 143.396.000,00	1	Rp 157.735.600,00	1	Rp 173.509.160,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Gaji dan Tunjangan	Tahun	1	Rp 2.945.800.000,00	1	Rp 3.240.380.000,00	1	Rp 3.564.418.000,00	1	Rp 3.920.859.800,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Uang Makan, Uang Lembur, Tunjangan Kinerja & Tunjangan Lain	Tahun	1	Rp 4.234.211.000,00	1	Rp 4.657.632.100,00	1	Rp 5.123.395.310,00	1	Rp 5.635.734.841,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Perawatan BMN	Tahun	1	Rp 1.629.900.000,00	1	Rp 1.792.890.000,00	1	Rp 1.972.179.000,00	1	Rp 2.169.396.900,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Langganan Daya dan Jasa	Tahun	1	Rp 800.000.000,00	1	Rp 880.000.000,00	1	Rp 968.000.000,00	1	Rp 1.064.800.000,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Administrasi Kegiatan	Tahun	1	Rp 823.560.000,00	1	Rp 905.916.000,00	1	Rp 996.507.600,00	1	Rp 1.096.158.360,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Sewa	Tahun	1	Rp 1.231.840.000,00	1	Rp 1.355.024.000,00	1	Rp 1.490.526.400,00	1	Rp 1.639.579.040,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Pengadaan perangkat pengolah data dan komunikasi	Tahun	1	Rp 198.250.000,00	1	Rp 218.075.000,00	1	Rp 239.882.500,00	1	Rp 263.870.750,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran	Tahun	1	Rp 900.000.000,00	1	Rp 990.000.000,00	1	Rp 1.089.000.000,00	1	Rp 1.197.900.000,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Pengumpulan Data Statistik Bidang Perkeretaapian	Tahun	1	Rp 222.000.000,00	1	Rp 244.200.000,00	1	Rp 268.620.000,00	1	Rp 295.482.000,00
Dukungan Manajemen	JAKBAN	Peliputan dan Dokumentasi Kegiatan Pembangunan Penyelenggaraan Angkutan Perkeretaapian	Tahun	1	Rp 493.000.000,00	1	Rp 542.300.000,00	1	Rp 596.530.000,00	1	Rp 656.183.000,00