KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN
BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS II WILAYAH SUMATERA BAGIAN BARAT
Jl. Kartini No. 19 Padang
Provinsi Sumatera Barat
Kode Pos 25112
(0751) 8950071
balai Teknik Perkeretaapian Sumbagbar
balaikasumbar@gmail.com
btpsumbagbar@dephub.go.id
@btp_sumbagbar
@balaikasumbar

KEPUTUSAN KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH SUMATERA BAGIAN BARAT

NOMOR : KP.105/SK.06.A/BTP-SBB/2021

TENTANG

RENCANA STRATEGIS BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH SUMATERA BAGIAN BARAT TAHUN 2020 – 2024

KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH SUMATERA BAGIAN BARAT,

Menimbang : bahwa dalam rangka melaksanakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024 dan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian tahun 2020 – 2024, perlu menetapkan Keputusan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat tentang Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020 – 2024.

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang system Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);

2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4422);

3. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048 sebagaimana telah dirubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6022);

4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 (Lembaran NegaraRepublik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10;

5. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nmor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga

(Renstra K/L) tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 663) sebagaimana telah dirubah dengan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 6 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L Tahun 2020-2024).

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : **KEPUTUSAN KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH SUMATERA BAGIAN BARAT TENTANG RENCANA STRATEGIS BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH SUMATERA BAGIAN BARAT TAHUN 2020-2024.**

PERTAMA : Menetapkan Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020-2024 sebagaimana yang tercantum dalam Lampiran Keputusan ini, yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam Keputusan ini.

KEDUA : Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020-2024 sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA wajib digunakan sebagai pedoman rencana kerja di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat.

KETIGA : Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020-2024 akan dievaluasi secara berkala sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi.

KEEMPAT : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan. Apabila dikemudian hari dinyatakan terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini, maka akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : PADANG
Pada tanggal : 18 Februari 2021

KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN WILAYAH SUMATERA BAGIAN BARAT

BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS II WILAYAH SUMATERA BAGIAN BARAT

SURANTO
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19680425 199103 1 002

RENCANA STRATEGIS

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

TAHUN 2020 - 2024

KA SIBINUANG

KA LEMBAH ANAI

KA MINANGKBAU EKSPRES

Kementerian Perhubungan

Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

Jl. Kartini No.19 Padang, Sumatera Barat 25128

balai teknik perkeretaapian sumatera bagian barat | balaikasumbar@gmail.com | (0751)-8950071 | @balaikasumbar

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia-Nya maka penyusunan Rencana Strategis Tahun 2020 – 2024 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian barat dapat diselesaikan dengan baik.

Rencana Strategis Tahun 2020-2024 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian barat mencakup rencana kegiatan di bidang Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api, pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian, Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian, serta Dukungan manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perkeretaapian dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024.

Semoga Rencana Strategis tahun 2020-2024 ini dapat dijadikan sebagai pedoman dalam melaksanakan kegiatan pembangunan perkeretaapian agar semakin terarah menuju terwujudnya sistem pemerintahan yang baik.

Padang, Februari 2021

Kepala Balai Teknik Perkeretaapian
Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat

SURANTO
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19680425 199103 1 002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... **i**

DAFTAR ISI ..... **ii**

DAFTAR TABEL ..... **iv**

DAFTAR GAMBAR ..... **v**

BAB I PENDAHULUAN **1**

1.1 Kondisi Umum 1

1.1.1 Posisi Dokumen Rencana Strategis 2

1.1.2 Kondisi Eksisting Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat 4

1.1.3 Integrasi Transportasi 22

1.1.4 Capaian Rencana Strategis Tahun 2015-2019 23

1.1.5 Hasil Aspirasi Masyarakat Terkait Dukungan Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Publik, Layanan Publik, dan Regulasi 36

1.2 Potensi dan Permasalahan 36

1.2.1 Sumber Daya Manusia 36

1.2.2 Pembangunan dan Peningkatan Infrastruktur Prasarana Perkeretaapian 37

1.2.3 Permasalahan yang Dihadapi 38

1.3 Perkembangan Lingkungan Strategis 40

1.3.1 Perkembangan Lingkungan Strategis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat 40

1.3.2 Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Baru dan Dampak *Covid-19* 43

1.3.3 Kondisi yang Perlu Diperhatikan 46

BAB II VISI, MISI, DAN TUJUAN **50**

2.1 Visi, Misi, dan Agenda Prioritas Pembangunan Presiden 50

2.1.1 Visi dan Misi Presiden 50

2.1.2 Arahan Presiden 50

2.1.3 Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) IV 2020-2024 51

2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kementerian Perhubungan 53

2.2.1 Visi Kementerian Perhubungan 53

2.2.2 Misi Kementerian Perhubungan 54

2.2.3 Tujuan Kementerian Perhubungan 55

2.2.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 56

2.3 Direktorat Jenderal Perkeretaapian 58

2.3.1 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 58

2.3.2 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 59

2.3.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 59
2.3.4 Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 60
2.4 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat ... 61
2.4.1 Visi dan Misi 61
2.4.2 Tujuan 61
2.4.3 Sasaran 62
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN 63
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi 63
3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional 63
3.1.2 Dukungan Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat Dalam RPJMN 64
3.1.3 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 68
3.1.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 69
3.1.5 Arah Kebijakan dan Strategi Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat 72
3.2 Kerangka Regulasi Bidang Perkeretaapian 75
3.3 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian 2020 – 2024 76
3.3.1 Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat 76
3.3.2 Peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian 81
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 85
4.1 Target Kinerja 85
4.2 Kerangka Pendanaan 94
BAB V PENUTUP 95
5.1 Kesimpulan 96
5.2 Arahan Pempinan 97
5.3 Mekanisme Evaluasi 97
LAMPIRAN 98
Lampiran I 98
Lampiran II 100

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Volume Angkutan Penumpang Tahun 2015 - 2019 5
Tabel 1.2 Volume Angkutan Barang Semen dan Klinker Tahun 2015 – 2019 6
Tabel 1.3 Kapasitas Penumpang Kereta Api Minangkabau Ekspres 11
Tabel 1.4 Jaringan Jalur KA per Februari 2021 13
Tabel 1.5 Data Rel Gigi Sumatera Barat 14
Tabel 1.6 Data Lengkung Rel 15
Tabel 1.7 Data Jembatan 15
Tabel 1.8 Jumlah Panjang Peningkatan Jalur KA 16
Tabel 1.9 Jumlah Peningkatan Jembatan KA 16
Tabel 1.10 Jumlah Penggantian Bantalan 18
Tabel 1.11 Kondisi Sarana Gerbong dan Kereta 19
Tabel 1.12 Kondisi Sarana Lokomotif 20
Tabel 1.13 Faktor Penyebab Kecelakaan KA 20
Tabel 1.14 Data Perlintasan Kereta Api 21
Tabel 1.15 Aset Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat per Tahun 2019 21
Tabel 1.16 Capaian Alokasi dan Realisasi Anggaran selama tahun 2015-2019 25
Tabel 1.17 Capaian Target Kinerja Tahun 2015-2016 26
Tabel 1.18 Capaian Target Kinerja Tahun 2017 31
Tabel 1.19 Capaian Target Kinerja Tahun 2018 33
Tabel 1.20 Capaian Target Kinerja Tahun 2019 35
Tabel 1.21 Data Statistik Jumlah Penumpang Tahun 2020 45
Tabel 1.22 Data Statistik Jumlah Angkutan Barang Tahun 2020 46
Tabel 2.1 Tujuan, Indikator, dan Target Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 60
Tabel 3.1 Target Pembangunan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat 67
Tabel 3.2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan dan Kepangkatan 79
Tabel 3.3 Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan 80
Tabel 3.4 Proyeksi Kebutuhan SDM PNS tahun 2020 – 2024 81
Tabel 4.1 Target Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020-2024 88
Tabel 4.2 Program Kegiatan Pembangunan Periode 2020 – 2024 90
Tabel 4.3 Perubahan Penganggaran Sebelum dan Sesudah RSPP 92
Tabel 4.4 Matrik Refocusing Anggaran Tahun 2020 94
Tabel 4.5 Matrik Kerangka Pendanaan Tahun 2021 – 2024 94

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Jaringan Kereta Api Sumatera Barat 4
Gambar 1.2 Peta Lintas Kereta Api Sibinuang 7
Gambar 1.3 Kereta Api Sibinuang 7
Gambar 1.4 Peta Lintas Kereta Api Minangkabau Ekspres 9
Gambar 1.5 Peta Lintas Kereta Api Minangkabau Ekspres 9
Gambar 1.6 Peta Lintas Pelayanan Kereta Api Lembah Anai 11
Gambar 1.7 Kereta Api Lembah Anai 12
Gambar 1.8 Peresmian Stasiun Naras oleh Menteri Perhubungan 18
Gambar 1.9 Peresmian Perpanjangan Lintas KA Sibinuang Oleh Menteri Perhubungan 19
Gambar 1.10 Peta Integrasi Intermoda Kereta Api Sumatera Barat 23
Gambar 2.1 Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian 52
Gambar 3.1 Susunan Organisasi Balai teknik Perkeretaapian 78
Gambar 3.2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan dan Kepangkatan 80
Gambar 3.3 Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan 80
Gambar 3.4 Usulan Bagan Organisasi Balai Besar Teknik Perkeretaapian 82
Gambar 3.5 Rentang Kendali Organisasi Balai Besar Teknik Perkeretaapian 83
Gambar 4.1 Peta Pekerjaan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat 93

BAB I
PENDAHULUAN

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 Sumatera Bagian Barat Tahun 2020-2024 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat. Dokumen Renstra ini digunakan untuk memperlihatkan peran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam rangka mendukung renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk pencapaian visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden. Penyusunan renstra berpedoman pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat disusun dengan mempertimbangkan kondisi pandemi *Corona Virus Disease* (Covid-19) yang mempengaruhi hampir semua sektor, termasuk sektor perkeretaapian. Sehingga Pemerintah mengeluarkan kebijakan terkait pengelolaan keuangan negara khususnya dalam rangka antisipasi ancaman yang membahayakan perekonomian nasional. Dampak kebijakan tersebut juga berimbas pada sektor transportasi yang dilakukan penyesuaian prioritas pembangunan bidang perkeretaapian. Menurut para ahli, diperkirakan dampak pandemi covid-19 masih akan berlangsung hingga beberapa tahun kedepan. Oleh karena itu kebijakan, strategi, dan target indikator kinerja yang disusun dalam Renstra ini disusun dengan perhitungan yang realistis.

1.1 Kondisi Umum

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). 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".

Seiring dengan perluasan penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan perkeretaapian di berbagai wilayah di Indonesia, maka tugas teknis dalam pelaksanaan fungsi regulator maupun pembangunan perkeretaapian yang akan dilakukan oleh Ditjen Perkeretaapian akan menjadi lebih luas dan kompleks. Dengan berbagai tugas tersebut tidak memungkinkan untuk dilakukan oleh kelembagaan eksisting yang terkonsentrasi di Pusat. Oleh karenanya perlu dibentuk UPT di daerah untuk membantu pelaksanaan tugas teknis di lapangan.

Gambaran umum mengenai kelembagaan UPT tersebut disampaikan pada berbagai fungsi yang nantinya dapat dijalankan oleh UPT diantaranya terkait dengan pelaksanaan pengujian serta sertifikasi prasarana dan sarana, serta pengujian/sertifikasi SDM, penyediaan fasilitas/peralatan serta logistik, pelaksanaan pembangunan, serta pengendalian dan pengawasan pengoperasian kereta api di lapangan. UPT ini akan dikembangkan berbasis wilayah (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi) untuk memudahkan rentang kendali serta koordinasi dan operasional dalam penyelenggaraan fungsi-fungsi yang akan diserahkan.

Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan nomor 63 tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian. Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan. Berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian. Tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian juga diatur dalam PM tersebut.

1.1.1 Posisi Dokumen Rencana Strategis

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

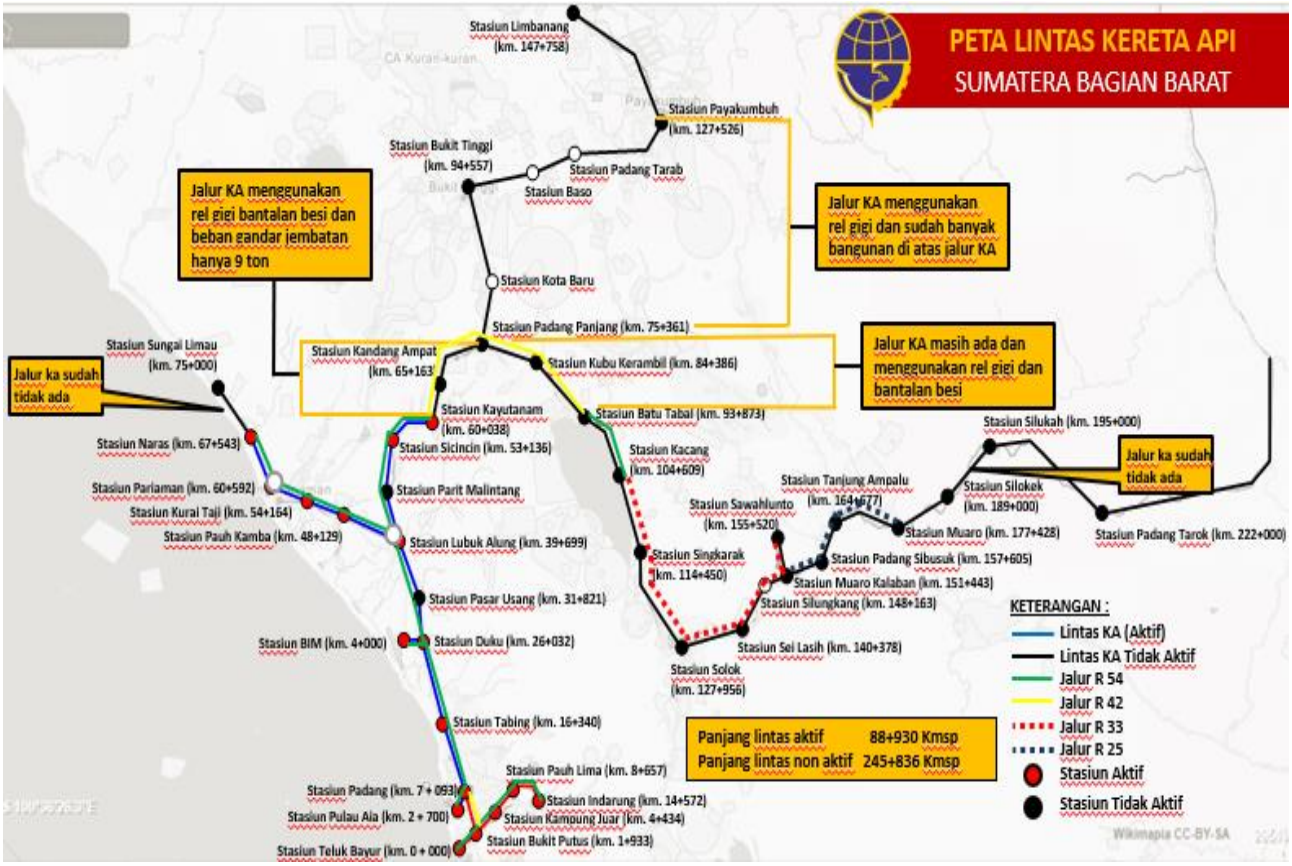
Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan bidang perkeretaapian dan dokumen perencanaan lainnya.

Dokumen Renstra Balai Teknik Pekeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat merupakan dokumen perencanaan jangka menengah tahun 2020-2024 Balai Teknik Pekeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat. Penyusunan Renstra ini 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 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 Wilayah Sumatera Bagian Barat

Kondisi *eksisting* perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat pada saat ini adalah sebagai berikut:

1. Jaringan Jalur Kereta Api dan Kondisi Prasarana



Gambar 1.1
Peta Jaringan Kereta Api Sumatera Barat

2. Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

a. Angkutan Penumpang

Tabel 1.1
Volume Angkutan Penumpang
Tahun 2015 - 2019

Tahun	Target	Realisasi
2015	697.708	975.737
2016	930.812	1.018.200
2017	1.043.092	1.043.993
2018	1.330.005	1.403.591
2019	1.558.312	1.475.122

Berdasarkan tabel diatas terlihat tren masyarakat Sumatera Barat dalam menggunakan moda transportasi perkeretaapian meningkat setiap tahunnya. Setiap tahun okupansi penumpang kereta api di Sumatera Barat rata-rata meningkat sebesar 12%. Kenaikan tersebut dikarenakan mobilitas masyarakat menggunakan moda kereta api mulai naik, dan juga semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat untuk kunjungan wisata menggunakan layanan kereta api.

Dengan adanya peningkatan jumlah penumpang kereta api di wilayah kerja, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat melakukan peningkatan lintas pelayanan dengan skema pembiayaan PSO maupun Perintis. Tahun 2016 dilaksanakan pelayanan kereta api Lembah Anai dengan skema perintis. Kereta api Lembah Anai mulai dioperasikan dengan lintas pelayanan Kayutanam – Lubuk Alung. Kemudian tahun 2018 kereta api Minangkabau Ekspres dengan skema perintis mulai beroperasi sebagai layanan kereta api Bandara yang beroperasi pada lintas Padang – Bandara Internasional Minangkabau yang bertujuan untuk sebagai angkutan lanjutan masyarakat dari dan akan menuju Bandara.

Tahun 2019 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat mulai melakukan integrasi intermoda pada titik Stasiun Duku dan Stasiun Lubuk Alung. Di Stasiun duku terjadi integrasi antara kereta api Minangkabau Ekspres dengan kereta api Sibinuang. Sementara di stasiun Lubuk Alung terjadi integrasi antara kereta api Sibinuang dengan kereta

api Lembah Anai. Dengan integrasi intermoda tersebut kedepannya diharapkan dapat didukung dengan layanan pemesanan tiket menjadi satu kali pemesanan atau dengan menyediakan layanan pemesanan tiket terusan di stasiun keberangkatan. Sehingga semakin mempermudah pengguna layanan transportasi kereta api.

b. Angkutan Barang

Tabel 1.2
Volume Angkutan Barang Semen dan Klinker
Tahun 2015 – 2019

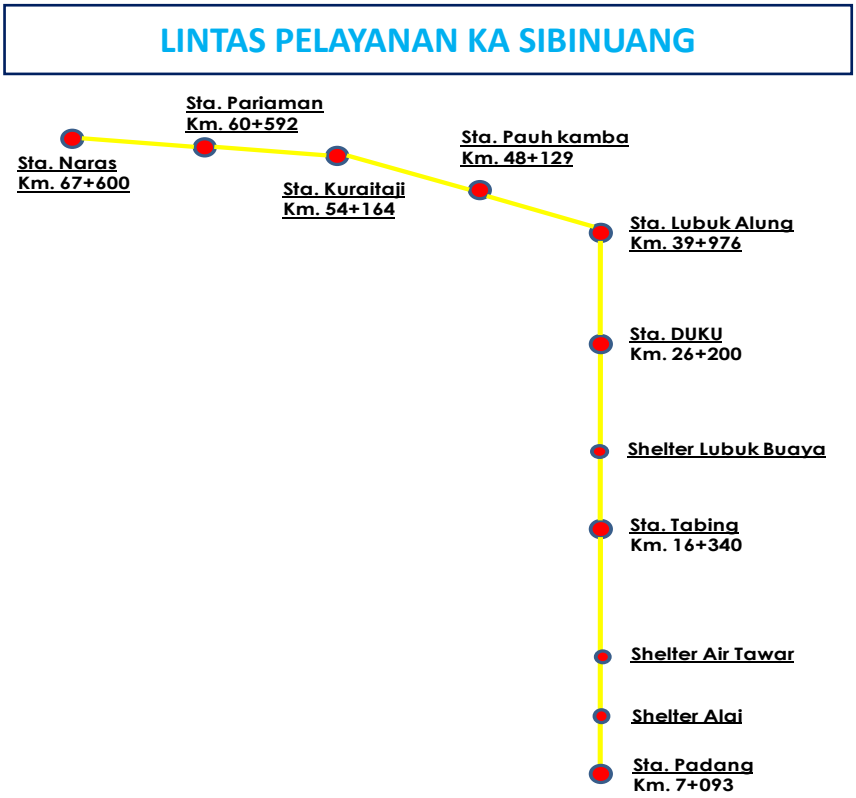
dalam ton

Tahun	Target	Realisasi
2015	2.497.500	2.000.190
2016	2.497.200	1.593.930
2017	3.051.000	2.835.775
2018	4.745.040	3.271.030
2019	4.633.200	2.535.045

Saat ini perkeretaapian di wilayah Sumatera Barat hanya memiliki layanan angkutan barang dengan jenis yang terdiri dari Semen curah dan Klinker yang diproduksi oleh PT. Semen Padang. Kereta api khusus Angkutan barang beroperasi pada lintas Indarung – Teluk Bayur yang beroperasi 24 jam. Realisasi angkutan barang ini mengalami fluktuasi karena faktor eksternal seperti permintaan terhadap semen dan klinker, selain itu juga dipengaruhi oleh surplus produksi semen nasional. Sehingga penjualan Semen Padang mengalami fluktuasi.

Sementara itu dari faktor internal moda kereta api tidak mengalami gangguan maupun permasalahan. Sebab Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat rutin melakukan pengawasan terhadap prasarana dan sarana yang dimiliki oleh operator. Agar target yang ditetapkan tepat sasaran, Balai Teknik Perkeretaapian kedepannya akan melakukan koordinasi dengan operator dan PT. Semen Padang berkaitan dengan distribusi semen dan klinker menggunakan moda kereta api.

c. Tingkat Pelayanan



Gambar 1.2
Peta Lintas Kereta Api Sibinuang

Gambar 1.3
Kereta Api Sibinuang

Kereta Api Sibinuang merupakan satu dari tiga layanan angkutan kereta api penumpang yang ada di Sumatera Barat. Sibinuang pertama kali beroperasi tahun 2008 dengan lintas pelayanan Padang – Pariaman yang terdiri dari 2 stamformasi dengan 8 kali perjalanan di hari biasa dan 9 kali perjalanan pada hari sabtu dan minggu serta libur nasional. Pada

tahun 2019 kereta api Sibinuang mengalami perpanjangan perjalanan menjadi Padang – Naras dengan frekuensi perjalanan yang tetap.

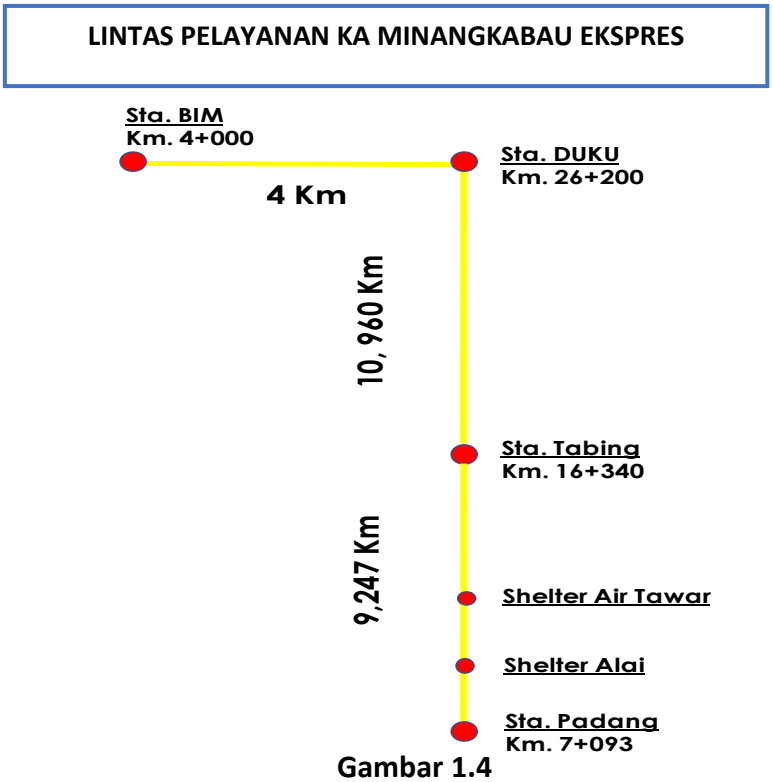
Sarana yang digunakan untuk KA Sibinuang terdiri dari 2 stamformasi yaitu KA Sibinuang 1 dan KA Sibinuang 2:

Sibinuang 1

1. Stamformasi : BB 303 84 09 + KMP3 0 0905 PD + K3 0 08 22 PD + K3 0 08 20 PD + K3 0 0819 PD + KMP3 0 09 05 PD
2. Tempat Duduk : 424 Kursi
3. Frekuensi Perjalanan : 4 Kali Perjalanan
4. Rute Pelayanan : Naras – Pariaman - Kurai Taji - Pauh Kamba - Lubuk Alung - Pasar Usang - Duku - Lubuk Buaya – Tabing - Air Tawar – Alai – Pdg
5. Harga Tiket : Rp 5.000

Sibinuang 2

1. Stamformasi : BB 303 84 09 + KMP3 0 08 07 PD + K3 0 93 07 PD + K3 0 93 15 PD + K3 0 0947 PD + K3 0 09 44 PD
2. Tempat Duduk : 256 Kursi
3. Frekuensi Perjalanan : 4 Kali Perjalanan
4. Rute Pelayanan : Padang – Shelter Alai – Shelter Air Tawar – Tabing – Shelter Lubuk Buaya – Duku – Lubuk Alung - Pauh Kamba - Kurai Taji – Pariaman – Naras
5. Harga Tiket : Rp. 5.000,-



Gambar 1.4
Peta Lintas Kereta Api Minangkabau Ekspres

Gambar 1.5
Peta Lintas Kereta Api Minangkabau Ekspres

Kereta api Minangkabau Ekspres mulai beroperasi tahun 2018 dan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo. Kereta api Minangkabau Ekspres merupakan angkutan perintis yang beroperasi pada lintas Pulau Aie - Bandara Internasional Minangkabau. Kereta ini beroperasi setiap hari dengan 12 perjalanan. Sebelum beroperasi di lintas Pulau Aie – Bandara Internasional Minangkabau, kereta ini beroperasi hanya sampai stasiun

Padang. Seiring dengan selesainya pembangunan serta pengujian prasarana ruas Padang – Pulau Aie dan penerapan Grafik Perjalanan Kereta Api (Gapeka) 2021, maka sejak tahun 2021 kereta api Minangkabau Ekspres mengalami perpanjangan lintasan pelayanan hingga stasiun Pulau Aie.

Kereta Api Minangkabau Ekspress (Mineks)

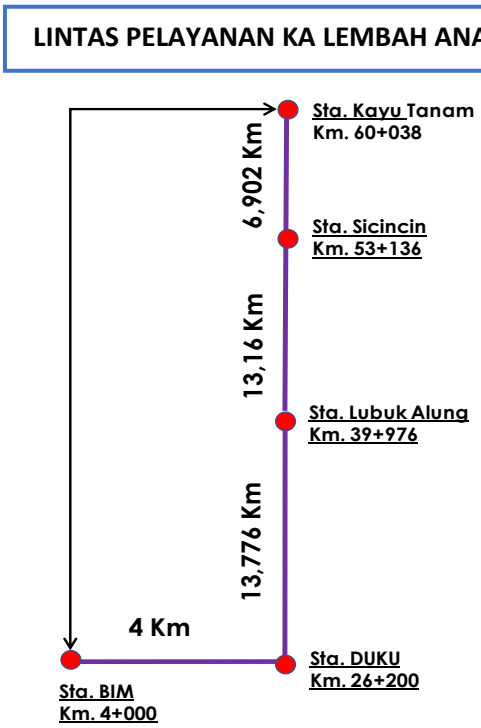
1. Jenis KA : KRDE
2. Jumlah Rangkaian : 1 Rangkaian
3. Stamformasi : K3 218 01 – 04 (Tec1 – M – T – Tec2)
4. Daya Angkut : 393 (Duduk Dan Berdiri)
5. Frekuensi Perjalanan : 12 Perjalanan/hari
6. Rute Pelayanan : Padang – Shelter Alai – Shelter Air Tawar - Tabing - Shelter Lubuk Buaya – Duku – Bim
7. Harga Tiket : Rp. 5.000,- antar stasiun
   Rp. 10.000,- dari dan menuju BIM

Satu set KRDE ini terdiri dari 4 (empat) kereta, dengan 2 (dua) kereta pengikut dengan kabin, 1 (satu) kereta dengan penggerak dan 1 (satu) kereta pengikut tanpa kabin dilengkapi dengan toilet, atau susunan rangkaian dapat disesuaikan dengan kebutuhan operasional atau desain pabrikan dan dapat disusun Multiple Unit. Selain itu kereta ini juga ramah disabilitas karena menyediakan area khusus untuk pengguna disabilitas.

Tabel 1.3

Kapasitas Penumpang Kereta Api Minangkabau Ekspres

Uraian		TeC_1	M	T	TeC_2	Total
Normal	Kursi	46	56	52	46	393
	Berdiri	48	46	51	48	
	Total	94	102	103	94	
Maksimum Operasi	Kursi	46	56	52	46	492
	Berdiri	73	70	76	73	
	Total	119	126	128	119	
Crush Load	Kursi	46	56	52	46	589
	Berdiri	97	93	102	97	
	Total	143	149	154	143	



Gambar 1.6

Peta Lintas Pelayanan Kereta Api Lembah Anai

Gambar 1.7
Kereta Api Lembah Anai

Selain Kereta Api Minangkabau Ekspres, juga terdapat kereta perintis lainnya, yaitu kereta api Lembah Anai yang beroperasi pada lintas Kayu Tanam – Lubuk Alung dengan 4 perjalanan per hari. Seiring dengan animo masyarakat yang semakin tinggi, serta menambah moda transportasi lanjutan dari bandara maupun masyarakat yang menuju kota Padang maka pada tahun 2019 dilakukan peningkatkan perjalanan menjadi 6 perjalanan per hari. Selain itu juga mengalami perpanjangan lintasan hingga stasiun Bandara Internasional Minangkabau. Dengan perpanjangan lintasan, masyarakat Kayu Tanam yang akan menuju kota Padang maupun sebaliknya dapat melakukan transit di Stasiun Duku dan melanjutkan perjalanan dengan kereta api Minangkabau Ekspres.

Kereta Api Lembah Anai

1. Jenis KA : Railbus
2. Jumlah Rangkaian : 1 Rangkaian
3. Stamformasi : K3 211 01 – 03 (Tec – T – Mc)
4. Daya Angkut : 160 (Duduk Dan Berdiri)
5. Frekuensi Perjalanan : 6 Perjalanan/hari
6. Rute Pelayanan : Kayu Tanam – Sicincin – Lubuk Alung - Duku – BIM
7. Harga Tiket : Rp. 3.000,-

3. Prasarana Perkeretaapian

a. Jaringan Jalur KA di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

Tabel 1.4

Jaringan Jalur KA Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat

No	Lintas	Petak jalan / Koridor		Kilometer		Jarak (Km'sp)	Keterangan
1	Duku - BIM	Duku	BIM	0+000	3+980	3,98	AKTIF
2	Bukit Putus - Indarung	Bukit Putus	Kampung Jua	1+851	4+434	2,583	AKTIF
		Kampung Jua	Pauh Lima	4+434	8+438	4,004	AKTIF
		Pauh Lima	Indarung	8+438	14+574	6,136	AKTIF
3	Teluk Bayur - Sawahlunto	Teluk bayur	Bukit Putus	0+000	1+851	1,851	AKTIF
		Bukit Putus	Padang	1+851	7+093	5,242	AKTIF
		Padang	Tabing	7+093	16+340	9,247	AKTIF
		Tabing	Duku	16+340	26+032	9,692	AKTIF
		Duku	Pasar Usang	26+032	31+821	5,789	AKTIF
		Pasar Usang	Lubuk Alung	31+821	39+669	7,848	AKTIF
		Lubuk Alung	Sicincin	39+669	53+136	13,467	AKTIF
		Sicincin	Kayu Tanam	53+136	60+038	6,902	AKTIF
		Kayu Tanam	Kandang Ampat	60+038	65+613	5,575	NON AKTIF
		Kandang Ampat	Padang Panjang	65+613	75+361	9,748	NON AKTIF
		Padang Panjang	Kubu Kerambil	75+361	84+386	9,025	NON AKTIF
		Kubu Kerambil	Batu Tabal	84+386	93+873	9,487	NON AKTIF
		Batu Tabal	Kacang	93+873	104+609	10,736	NON AKTIF
		Kacang	Singkarak	104+609	114+450	9,841	NON AKTIF
		Singkarak	Solok	114+450	127+956	13,506	NON AKTIF
		Solok	Sei Lassi	127+956	140+378	12,422	NON AKTIF
		Sei Lassi	Muara Kalaban	140+378	151+442	11,064	NON AKTIF

No	Lintas	Petak jalan / Koridor		Kilometer		Jarak (Km'sp)	Keterangan
		Muara Kalaban	Sawah Lunto	151+442	155+520	4,078	NON AKTIF
4	Muara Kalaban - Muaro	Muara Kalaban	Padang Sibusuk	155+520	167+605	12,085	NON AKTIF
		Padang Sibusuk	Tanjung Ampalu	167+605	164+667	-2,938	NON AKTIF
		Tanjung Ampalu	Muaro	164+667	177+428	12,761	NON AKTIF
5	Padang Panjang - Limbangan	Padang Panjang	Bukit Tinggi	75+361	94+657	19,296	NON AKTIF
		Bukit Tinggi	Payakumbuh	94+657	127+526	32,869	NON AKTIF
		Payakumbuh	Limbanang	127+526	147+758	20,232	NON AKTIF
6	Lubuk Alung - Naras	Lubuk Alung	Pauh Kambar	39+669	48+129	8,460	AKTIF
		Pauh Kambar	Kurai Taji	48+129	54+164	6,035	AKTIF
		Kurai Taji	Pariaman	54+164	61+000	6,836	AKTIF
		Pariaman	Naras	61+000	67+600	6,600	AKTIF
7	Lubuk Alung - Naras	Naras	Sungai Limau	67+600	75+000	7,400	NON AKTIF

Tabel 1.5

Data Rel Gigi Sumatera Barat

Lokasi Rel Gigi			
Antara	**Km. Awal**	**Km. Akhir**	**Panjang (m'sp)**
Ktn - Kdp	60+213	64+975	4.762
Kdp - Pp	65+721	75+193	9.472
Pp - Kkr	78+244	78+927	683
Pp - Kkr	80+701	82+341	1.640
Kkr - Btl	86+523	93+101	6.578
		Total	23.135

Tabel 1.6

Data Lengkung Rel

NO.	Wilayah Resort	Lintas	Km Awal	Km Akhir	Sepur	R ≤ 500M		500 ≤ R ≤ 1000M		R > 1000M		Total	
						Jumlah	Panjang (m)	Jumlah	Panjang (m)	Jumlah	Panjang (m)	Banyak	Panjang (m)
1	Resort II.1 Padang	Tby-Slw	00+623	01+337	Hulu	1	91,70	1	203,80	-	-	2	295,50
		Tby-Slw	00+623	01+337	Hilir	1	90,71	1	203,80	-	-	2	295,50
		Tby-Slw	02+055	04+809	Tunggal	3	517,32	-	-	-	-	3	517,32
		Tby-Slw	08+807	16+103	Tunggal	5	441,03	11	457,33	4	298,4	20	1.196,72
		Tby-Slw	16+500	24+704	Tunggal	22	1.494,33	4	115,83	3	508,3	29	2.118,49
		Tby-Slw	26+658	30+759	Tunggal	5	611,38	2	672,93	-	-	7	1.284,31
		BKT - IDA	00+425	13+700	Tunggal	18	5.202,00	3	355,00	-	-	21	5.557,00
		Duk - Bim	00+304	03+395	Tunggal	1	520,00	3	740,00	-	-	4	1.260,00
2	Resort II.2 Lubuk Alung	Tby-Swl	30+382	39+382	Tunggal	8	1.758,85	3	1.273,00	-	-	11	3.031,85
		Tby-Swl	00+041	53+012	Tunggal	4	1.367,00	5	1.727,00	-	-	9	3.094,00
		Tby-Swl	53+408	59+854	Tunggal	15	2.612,81	2	113,84	-	-	17	2.726,65
		La-Prm	39+926	60+481	Tunggal	12	2.162,11	-	-	-	-	12	2.162,11
		Prm-Nrs	60+769	67+487	Tunggal	8	899,43	-	-	-	-	8	899,43
Jumlah						103,00	17.768,67	35,00	5.862,53	7,00	806,70	145,00	24.438,88

Tabel 1.7

Data Jembatan

No	KORIDOR	KELAS I JEMBATAN BAJA				KELAS II JEMBATAN BETON			BANGUNAN BAWAH			KELAS III BH-BH KECIL	
		Banyak (Unit)	Panjang (m')	Berat (kg)	Luas cat (m2)	Banyak (Unit)	Panjang (m')	Beton (m3)	Pangkal (Unit)	Pilar (Unit)	Volume (m3)	Jumlah BH	Jumlah Bentang (Unit)
1	Bukitputus - Indarung	10	223,0	278,041	6.166,0	-	-	-	14	3	-	1	1
2	Telukbayur - Bukitputus	3	16,00	7,66	106,0	-	-	-	6	-	172.000	-	-
3	Bukitputus - Padang	14	240,00	413,216	5.300,0	-	-	-	22	3	2.379,600	-	-
4	Padang - Lubukalung	42	588,00	807,327	9.894,0	2	5,10	6.453	74	7	7.750,100	1	1
5	Lubukalung - Kayutanam	23	209,00	190,505	2.558,0	1	2,00	2.610	32	8	2.588,900	-	-
6	Lubukalung - Naras	21	322,00	483,657	6.796,0	-	-	-	38	2	4.345,570	-	-
7	Kayutanam - Padangpanjang	34	738,00	960,562	12.912,0	1	2,00	3.000	50	10	8.540,000	-	-
8	Padangpanjang - Batutabal	27	357,00	282,846	4.158,0	-	-	-	30	12	5.791,000	-	-
9	Batutabal - Solok	32	346,00	354,685	4.738,0	-	-	-	30	2	5.636,400	-	-
10	Solok - Muarakalaban	19	286,00	317,787	4.084,0	-	-	-	36	2	4.844,100	-	-
11	Muarakalan - sawahlunto	8	126,00	112,492	1.626,0	-	-	-	8	4	2.156,500	-	-
12	Muarakalaban- Padangsibusuk	6	105,00	152,854	1.909,0	-	-	-	12	-	-	-	-
	Jumlah	239	3,556	4.361.632	60.197,0	4	9,10	12.063	362	53	44.207,170	2	2

b. Jumlah Pembangunan, Peningkatan dan Rehabilitasi Jalur KA 2015-2019

Tabel 1.8
Jumlah Panjang Peningkatan Jalur KA

Tahun	Panjang Peningkatan Jalur KA (Km'sp)
2015	48,83
2016	9,9
2017	2,28
2018	2
2019	2,95

Sejak tahun 2014 hingga 2019, telah dilakukan kegiatan peningkatan jalur kereta api dengan total panjang 65,96 Km'sp. Peningkatan jalur kereta api terbanyak dilakukan tahun 2015 pada lintas Lubuk Alung – Kayu Tanam dan lintas Pariaman – Naras.

Tabel 1.9
Jumlah Peningkatan Jembatan KA

Tahun	Peningkatan Jembatan KA (unit)
2015	3
2016	1
2017	7
2018	11
2019	1

Selain peningkatan jalur kereta api, juga telah dilakukan kegiatan peningkatan jembatan kereta api pada rentang waktu tahun 2015 – 2019. Total peningkatan jembatan yang telah dilakukan yaitu sebanyak 23 jembatan.

Berikut total kegiatan pembangunan dan peningkatan prasarana perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, antara lain:

1. Tahun 2015 telah dilaksanakan kegiatan:
   a. Peningkatan Jalan KA rel R.33 bantalan besi menjadi Rel R.54 bantalan beton antara Lubuk Alung – Kayutanam tahun 2015;

b. Peningkatan Jalan KA rel R.25 bantalan besi/kayu menjadi Rel R.54 bantalan beton antara Pariaman – Naras tahun 2015;
c. Pembangunan stasiun Duku tahun 2015;
d. Pembangunan Stasiun BIM tahap I tahun 2015;
e. Pembangunan persinyalan mekanik Duku – BIM tahun 2015;
f. Normalisasi jalur KA Bukitputus – Indarung tahun 2015;
g. Peningkatan jembatan BH.09, BH.96 dan BH.113 antara Bukitputus – Indarung tahun 2015;

2. Tahun 2016 telah dilaksanakan kegiatan:
   a. Peningkatan BH. 08 Lubuk Alung – Pariaman tahun 2016;
   b. Pembangunan stasiun BIM tahap II tahun 2016;
   c. Peningkatan jalan KA mengganti rel R.33 bantalan besi menjadi rel R.54 bantalan beton antara Batu tabal – Kacang tahun 2016;
   d. Pembangunan badan Jalan KA Muara Kalaban – Muaro Km.151+400 s.d Km. 164+400 tahun 2016;
3. Tahun 2017 telah dilaksanakan kegiatan:
   a. Pembangunan Badan Jalan Kereta Api Muara Kalaban-Muaro Km. 164+400 s.d 165+400 tahun 2017;
   b. Peningkatan 7 jembatan antara Padang – Tabing – Duku – Pasar Usang tahun 2017;
   c. Pembangunan sistem *radio train dispatching* untuk mendukung operasional KA bandara tahun 2017;
   d. Pembangunan peron tinggi dan overcaping stasiun Padang tahun 2017;
4. Tahun 2018 telah dilaksanakan kegiatan:
   a. Pembangunan Badan Jalan Muara Kalaban-Muaro Km.165+400 s.d Km 166+400 tahun 2018;
   b. Peningkatan 10 jembatan antara Pariaman – Naras tahun 2018;
   c. Pembangunan stasiun Naras tahun 2018;

5. Tahun 2019 telah dilaksanakan kegiatan:
    a. Reaktivasi jalur KA padang – Pulau aie tahun 2019;
    b. Peningkatan jembatan BH.36 antara Padang – Pulau aie tahun 2019;
    c. Pembangunan halte tarandam dan stasiun pulau aie tahun 2019.

c. Jumlah Penggantian Bantalan

Tabel 1.10
Jumlah Penggantian Bantalan

Tahun	Peningkatan Bantalan (batang)
2015	81.384
2016	16.500
2017	3.800
2018	3.334
2019	4.917

Gambar 1.8
Peresmian Stasiun Naras oleh Menteri Perhubungan

Gambar 1.9
Peresmian Perpanjangan Lintas KA Sibinuang
Oleh Menteri Perhubungan

4. Sarana Perkeretaapian

Sarana merupakan unsur terpenting dalam mengangkut dan memindahkan manusia/barang. Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat tidak memiliki wewenang untuk melakukan pengadaan maupun perawatan sarana perkeretaapian. Berikut Jumlah dan kondisi sarana yang dimiliki operator di Sumatera Barat:

Tabel 1.11
Kondisi Sarana Gerbong dan Kereta
Tahun 2019

Jenis	Kondisi									
	Series	A	Konservasi/aktif	Sg	Tsgo	Sgo	Tso	So	Dinasan	Cad
Gerbong	PPW	5	-	5	5	-	-	0	-	-
	KKBW	96	-	96	0	-	-	96	-	-
	KKW	122	-	116	6	-	-	116	-	-
	Kereta Penumpang	14	-	14	0	-	-	14	-	-
	TOTAL	231	-	231	11	-	-	226	-	-

Tabel 1.12
Kondisi Sarana Lokomotif
Tahun 2019

Jenis	Kondisi									
	Series	A	Konservasi /aktif	SG	TSGO	SGO	TSO	SO	Dinasan	Cad
Lokomotif	CC201	5	-	5	2	-	-	3	3	-
	BB303	10	-	10	3	-	1	6	6	-
Diesel	Railbus	1 Set	-	1 Set	-	-	-	1 Set	1 Set	-
	KRDE	1 Set	-	1 Set	-	-	-	1 Set	1 Set	-
TOTAL		17	-	17	5	-	1	10	10	-

5. Keselamatan Perkeretaapian

Dalam kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian keselamatan merupakan unsur terpenting. Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat memiliki tanggung jawab untuk mengawasi keselamatan penyelenggaran perkeretaapian di Sumatera Barat. Meskipun begitu kecelakaan tetap kerap terjadi di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat.

a. Faktor Penyebab Kecelakaan

Tabel 1.13
Faktor Penyebab Kecelakaan KA

Tahun	Kejadian						Jumlah Kecelakaan
	KA - KA	Anjlog	Terguling	Tertemper	Banjir/ Longsor	Pelemparan KA	
2015	0	0	0	33	0	21	54
2016	0	0	0	27	1	15	43
2017	0	1	0	15	0	4	20
2018	0	0	0	33	0	13	46
2019	0	0	0	19	0	15	34

Berdasarkan data dari tahun 2015 – 2019, kejadian kecelakaan terbanyak yang terjadi di Sumatera Barat adalah kejadian temper antar KA dengan kendaraan roda 4 atau 2, karena 80% perlintasan di Sumatera Barat didominasi oleh perlintasan liar yang dibuat masyarakat sebagai akses untuk melakukan mobilitas sehari-hari. Selain itu pelemparan terhadap KA juga sering terjadi. Pelemparan yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab ini

mengancam keselamatan pengguna jasa KA. Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat terus mengupayakan untuk menekan kasus ini agar semakin berkurang di masa mendatang.

c. Perlintasan Sebidang Kereta Api

Tabel 1.14

Data Perlintasan Kereta Api

NO	RUAS	PERLINTASAN SEBIDANG			JUMLAH
		RESMI		LIAR	
		DIJAGA	TIDAK DIJAGA		
1	TBY – BKP	1	2	-	3
2	BKP – PD	4	-	13	17
3	PD – PLA				
4	PD – TAB	6	6	31	43
5	TAB – DUK	2	11	156	169
6	DUK – PRU	1	4	27	32
7	PRU – LA	2	3	76	81
8	LA – SCN	1	7	2	10
9	SCN – KTN	-	4	1	5
10	BKP – KAJ	3	-	12	15
11	KAJ – IMA	-	3	7	10
12	IMA – IDA	3	-	3	6
13	LA – PAK	2	5	14	21
14	PAK – KI	-	5	5	10
15	KI – PMN	-	6	45	51
16	PMN – NRS	1	-	9	10
JUMLAH		26	56	401	**483**
TOTAL		**483**			

6. Lain-lain

a. Aset Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

Tabel 1.15

Aset Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat per Tahun 2019

No	Jenis Aset	Nilai (Rp)
1	Tanah	Rp. 69.794.311.664,-
2	Peralatan dan Mesin	Rp. 2.245.612.685,-
3	Gedung dan Bangunan	Rp. 59.881.749.521,-
4	Jalan dan Jembatan	Rp. 788.896.139.234,-
5	Jaringan	Rp. 58.141.510.120,-
Total		Rp. 978.959.323.224,-

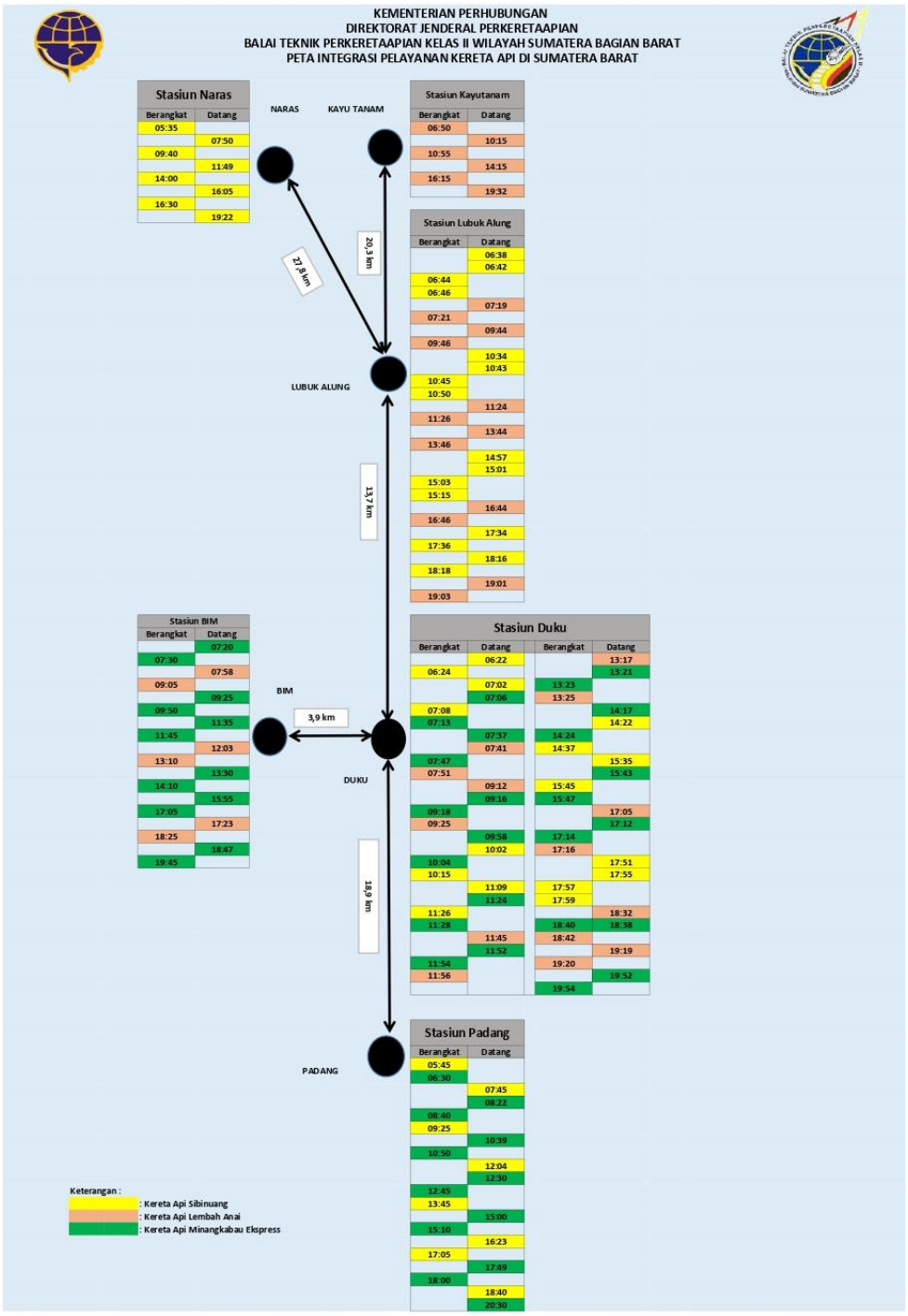
Sumber: SIMAK BMN TA 2019

1.1.3 Integrasi Transportasi

Indonesia merupakan negara dengan bentang geografis beragam. Dalam menunjang mobilitas memerlukan pertukaran antar moda transportasi dalam perjalanan, baik untuk penumpang maupun barang dari tempat asal menuju tempat tujuan. Integrasi jaringan merupakan kunci kesuksesan sistem pelayanan transportasi publik di suatu wilayah atau kota. Integrasi transportasi merupakan sesuatu yang penting karena memberikan alternatif moda transportasi kepada masyarakat.

Dengan adanya integrasi transportasi mampu mengurangi kemacetan dan kepadatan lalu lintas, terutama di kota besar, serta waktu tempuh yang lebih terukur dan tepat waktu. Integrasi transportasi dapat dilakukan dengan moda transportasi yang sama (intermoda) maupun dengan moda transportasi yang berbeda (antarmoda). Tujuan akhir dari hal tersebut untuk memberikan pilihan moda transportasi sesuai kebutuhan, dan meningkatkan minat masyarakat menggunakan transportasi umum.

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat pada tahun 2019 mulai melakukan upaya untuk mewujudkan integrasi intermoda transportasi kereta api di beberapa stasiun yang menjadi titik transit. Untuk saat ini titik transit yang tersedia yaitu stasiun Duku dan stasiun Lubuk Alung. Berikut rincian jadwal integrasi intermoda kereta api di Sumatera Barat:



Gambar 1.10

Peta Integrasi Intermoda Kereta Api Sumatera Barat

1.1.4 Capaian Rencana Strategis Tahun 2015-2019

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat sebagai institusi dan regulator perkeretaapian di wilayah Sumatera Barat menyusun kebijakan dan strategi untuk menetapkan prioritas pembangunan yang disusun melalui Rencana Strategis yang berkenaan dengan kegiatan pembangunan infrastruktur di wilayah kerja.

Infrastruktur transportasi yang cukup strategis dan memiliki keunggulan dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi salah satunya adalah pengembangan jaringan jalur kereta api. Kereta Api memiliki keunggulan dari segi angkut yang besar, waktu tempuh yang lebih cepat dibandingkan moda transportasi darat lainnya, dan ketepatan waktu perjalanan. Sehingga dengan demikian pengembangan jaringan jalur kereta api Sumatera Barat memiliki relevansi atau potensi peran yang cukup tinggi untuk meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi.

A. Capaian Pembangunan

Mendukung Pengembangan perkeretaapian nasional dalam terwujudnya konektivitas, keselamatan, dan pelayanan perkeretaapian secara maksimal kepada masyarakat, berikut capaian besar bidang perkeretaapian yang layak masuk catatan sampai akhir 2019:

1) Pembangunan Jalur Kereta Api Baru dan Pembangunan Stasiun antara Duku – Bandara Internasional Minangkabau sepanjang 3,95 km'sp yang mulai dibangun pada tahun 2012, pembangunan jembatan dan stasiun pada tahun 2015. Jalur KA baru ini resmi beroperasi pada tahun 2018 dan diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 21 Mei 2018. Lintas pelayanan ini dilalui oleh Kereta Api Minangkabau Ekspres dengan total 12 perjalanan perhari.
2) Reaktivasi jalur Kereta Api termasuk pembangunan stasiun antara Pariaman – Naras sepanjang 7,8 km'sp pada tahun 2015 dan diresmikan pada tahun 2019 oleh Menteri Perhubungan. Reaktivasi tersebut dilanjutkan dengan perpanjangan lintas operasi KA Sibinuang semula melayani lintas Padang – Pariaman menjadi Padang – Naras.
3) Reaktivasi dan Peningkatan Jalur Kereta Api antara Lubuk Alung – Kayu Tanam sepanjang 20 km'sp pada tahun 2015 dan resmi beroperasi pada tahun 2016. Lintas pelayanan ini dilalui oleh Kereta Api Lembah Anai dengan lintas pelayanan Kayu Tanam – Lubuk Alung. Tahun 2019 dilakukan perpanjangan lintas pelayanan menjadi Kayu Tanam – BIM.
4) Pada tahun 2019 juga dilakukan kegiatan reaktivasi jalur kereta api antara Padang – Pulau Aie sepanjang 2,95 km'sp. Reaktivasi tersebut

ditargetkan selesai pada tahun 2020, dan dapat dioperasikan pada awal tahun 2021.

B. Alokasi dan Realisasi Anggaran

Alokasi dan realisasi anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dapat dilihat melalui Evaluasi Laporan Tahunan dan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) selama tahun 2015-2019. Alokasi Anggaran

Tabel 1.16

Capaian Alokasi dan Realisasi Anggaran selama tahun 2015-2019

Tahun	Klasifikasi Jenis Belanja		Alokasi Anggaran	Realisasi Belanja	Persentase
2015	Belanja Pegawai		-	-	-
	Belanja Barang		978.000.000	776.917.997	79,49%
	Belanja Modal	Rupiah Murni (RM)	401.653.367.000	368.498.757.600	91,75%
		SBSN	-	-	-
	Total		**402.631.367.000**	**369.275.675.596**	**91,72%**
2016	Belanja Pegawai		999.992.000	942.602.316	92,26%
	Belanja Barang		12.728.503.000	10.483.341.929	82,36%
	Belanja Modal	Rupiah Murni (RM)	123.022.867.000	117.701.418.230	95,67%
		SBSN	-	-	-
	Total		**136.751.362.000**	**129.127.362.475**	**94,42%**
2017	Belanja Pegawai		1.411.927.000	1.207.555.971	85,53%
	Belanja Barang		4.214.660.000	3.801.789.988	90,20%
	Belanja Modal	Rupiah Murni (RM)	200.000.160.000	193.078.721.565	96,54%
		SBSN	-	-	-
	Total		**205.626.747.000**	**198.060.820.842**	**96,32%**
2018	Belanja Pegawai		1.297.302.000	1.276.407.890	98,39%
	Belanja Barang		4.096.357.000	3.962.746.284	96,74%
	Belanja Modal	Rupiah Murni (RM)	63.148.219.000	63.148.219.000	100%
		SBSN	-	-	-
	Total		**68.541.878.000**	**68.387.373.205**	**99,77%**
2019	Belanja Pegawai		1.585.845.000	1.471.749.761	92,81%
	Belanja Barang		36.491.372.000	35.364.701.356	96,91%
	Belanja Modal	Rupiah Murni (RM)	45.128.800.000	44.678.119.830	99%
		SBSN	-	-	-
	Total		**83.206.017.000**	**81.516.934.855**	**97,97%**

C. Capaian Sasaran Kinerja

Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat tahun 2015-2019 disusun sebagai tolak ukur pelaksanaan kegiatan dan capaian kinerja tahunan selama tahun 2015-2019. Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian memuat 6 (enam) sasaran strategis yang hendak dicapai pada tahun 2015-2019. Dari 6 sasaran strategis tersebut, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat merinci menjadi 34 (tiga puluh empat) sasaran strategis dengan 44 (empat puluh empat) indikator kinerja kegiatan. Melalui Reviu Renstra pada tahun 2017 terjadi perubahan pada Indikator Kinerja Utama (IKU) Direktorat Jenderal Perkeretaapian sehingga perlu adanya penyesuaian terhadap sasaran kegiatan dan indikator kinerja kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat.

Tabel 1.17
Capaian Target Kinerja Tahun 2015-2016
Berdasarkan Renstra 2015-2019

SASARAN STRATEGIS (SS) DJKA	SS BTP SUMBAGBAR	IKK BTP SUMBAGBAR	TARGET		REALISASI		SATUAN
			2015	2016	2015	2016	
Aspek Keselamatan dan Keamanan Perkeretaapian bidang Pembangunan dan Pengelolaan bidang Keselamatan Perkeretaapian							
A. Menurunnya angka kecelakaan transportasi perkeretaapian	1) Menurunnya angka kecelakaan transportasi perkeretaapian	1) Jumlah kejadian kecelakaan transportasi kereta api	24	0	24	31	Kejadian/ Tahun
		2) Jumlah Pengamanan/Penanganan Perlintasan Sebidang	8	0	8	0	Lokasi
		3) Terlaksananya pengawasan SDM operator melalui pendataan sertifikat SDM perkeretaapian	0	25	0	0	Sertifikat
		4) Beroperasinya kendaraan fasilitas keselamatan	0	1	0	0	Laporan
	2) Terselenggaranya 100% dukungan administrasi dan Pemantauan dan Pengawasan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan /Pelaksanaan Per-UU	5) Penyusunan laporan kegiatan administrasi dan Pemantauan dan Pengawasan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan /Pelaksanaan Per-UU KA/Analisis Kecelakaan Kereta Api	1	1	1	1	Laporan

	KA/Analisis Kecelakaan Kereta Api						
B. Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi perkeretaapian	3) Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi perkeretaapian	6) Jumlah gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api (pelemparan batu)	24	24	24	12	Kejadian/ tahun
Aspek Pelayanan Transportasi Perkeretaapian bidang Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta							
C. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian	4) Terlaksananya kegiatan pengelolaan lalu lintas dan angkutan KA	7) Jumlah paket kegiatan pengelolaan lalu lintas dan angkutan KA melalui angkutan perintis kereta api	0	1	0	1	Paket
		8) Jumlah Laporan Survey / Studi Kebijakan /Pedoman / Masterplan / Pradesain / DED / STD bidang lalu lintas dan angkutan KA	2	3	2	3	Paket
	5) Tersusunnya Laporan Survey/ Studi Kebijakan/ Pedoman/ Masterplan/ Pradesain/ DED/ STD bidang lalu lintas dan angkutan KA	9) Penyusunan laporan kegiatan administrasi dan Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	1	1	1	1	Laporan
	6) Terselenggaranya 100% dukungan administrasi dan Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	10) Penyusunan laporan kegiatan Penyelenggaraan Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru	1	1	1	1	Laporan
	7) Prosentase realisasi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kereta api (on-time performance)	11) Prosentase realisasi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kereta api penumpang(on-time performance)	83,5	83,5	73,67	90,41	%
		12) Prosentase realisasi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan kereta api barang(on-time performance)	61,5	61,5	39,63	21,5	%
	8) Jumlah rata-rata kelambatan kereta api.	13) Rata-rata kelambatan kereta api penumpang	8	8	2,96	12	Menit
		14) Rata-rata kelambatan kereta api barang	15,5	15,5	31,63	354	Menit
	9) Tercapainya target Jumlah penumpang KA yang dilayani	15) Jumlah penumpang KA yang dilayani	698	930	973	999	Ribu orang/ tahun

	10) Tercapainya target Jumlah angkutan barang yang dilayani oleh KA	16) Jumlah angkutan barang yang dilayani oleh KA	2,34	2,1	2,02	1,6	Juta ton/ tahun
Bidang Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya							
	11) Terselenggaranya 100% dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya	17) Penyusunan laporan kegiatan kegiatan administrasi, pelaksanaan operasional, monitoring, koordinasi termasuk belanja pegawai	1	1	1	1	Laporan
	12) Terselenggaranya 100% pelaporan hasil kegiatan / kinerja	18) Penyusunan RKA, LAKIP, Perjanjian Kinerja dan Laporan Tahunan Balai Teknik Perkeretaapian Wil.Sumbagbar	1	1	1	1	Laporan
	13) Terselenggaranya 100% pelaporan pembinaan dan pengembangan organisasi	19) Penyusunan Laporan Pengelolaan Kepegawaian, Keuangan, Hukum dan Hubungan Masyarakat	1	1	1	1	Laporan
Bidang Pembangunan dan Pengelolaan bidang Sarana Perkeretaapian							
	14) Terselenggaranya 100% dukungan administrasi dan Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan/Kelaikan Sarana Perkeretaapian	20) Penyusunan laporan kegiatan administrasi dan Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan/Kelaikan Sarana Perkeretaapian	1	1	1	1	Laporan
Aspek Kapasitas Transportasi Perkeretaapian Bidang Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api							
D. Mewujudkan peningkatan Kapasitas, Aksesbilitas dan Keterpaduan dalam penyediaan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian Nasional	15) Terlaksananya Rehabilitasi jalur KA dan Peningkatan jalur KA	21) Panjang km jalur KA yang direhabilitasi dan yang ditingkatkan kondisinya/keandalannya	37,08	28,4	37,08	41,4	Km'sp
	16) Terlaksananya Rehabilitasi/peningkatan jembatan KA	22) Jumlah unit jembatan KA yang ditingkatkan/direhabilitasi dan yang ditingkatkan kondisinya/keandalannya	3	1	3	1	Unit
	17) Terbangunnya jalur KA baru	23) Panjang km jalur KA baru yang dibangun	3,95	13	3,95	13	Km'sp
	18) Terbangunnya jembatan KA baru	24) Jumlah unit jembatan KA yang dibangun baru	0	0	0	0	Unit

	19) Terlaksananya Peningkatan/ Modernisasi Persinyalan, telekomunikasi dan pelistrikan	25) Jumlah unit pekerjaan peningkatan persinyalan, telekomunikasi dan pelistrikan	1	0	1	0	Paket
	20) Terlaksananya Peningkatan Stasiun/Bangunan Operasional	26) Jumlah unit Peningkatan Stasiun/Bangunan Operasional	4	0	4	0	Unit
	21)Terlaksananya Pembangunan Bangunan Khusus	27) Jumlah unit Pembangunan Bangunan Khusus	2	2	2	0	Paket
	22) Terlaksananya Pembangunan Stasiun/ Bangunan Operasional	28) Jumlah unit Terlaksananya Pembangunan Stasiun/ Bangunan Operasional	2	1	2	1	Unit
	23) Tersedianya material rel	29) Jumlah ton angkutan rel	3554	0	3554	0	Ton
	24) Tersedianya material wesel	30) Jumlah unit angkutan wesel	7	0	7	0	Unit
	25) Tersedianya material bantalan beton dan penambat	31) Jumlah unit pengadaan bantalan beton dan penambat	85139	0	85139	0	Batang
	26) Tersedianya material bantalan kayu	32) Jumlah unit pemasangan bantalan kayu	1342	653	1342	973	Batang
	27) Tersedianya Peralatan/Fasilitas Prasarana Perkeretaapian	33) Jumlah unit pengadaan peralatan/fasilitas prasarana perkeretaapian	0	0	0	0	Unit
	28) Terlaksananya Rehabilitasi/Pembangunan Bangunan Operasional	34) Jumlah unit pembangunan/ rehabilitasi bangunan operasional	0	0	0	0	Unit
	29) Terlaksananya Dukungan Pengadaan Lahan/Penertiban kebutuhan Fasilitas Pendukung Prasaranan Perkeretaapian	35) Jumlah paket tanah melalui Pengadaan Lahan/Penertiban kebutuhan Fasilitas Pendukung Prasaranan Perkeretaapian	3	0	2	0	Paket
	30) Tersusunnya laporan survey/Studi Kebijakan/Masterplan/ DED/STD/AMDAL Bidang Prasarana KA	36) Jumlah dokumen survey/studi kebijakan/masterplan/DED/STD/AMDAL bidang prasarana KA	5	4	5	4	Paket
	31) Terlaksananya layanan jasa konsultansi pengawasan pembangunan dan pengelolaan prasarana dan fasilitas pendukung kereta api	37) Jumlah dokumen jasa konsultansi pengawasan pembangunan dan pengelolaan prasarana dan fasilitas pendukung kereta api	16	6	16	6	Paket

	32) Terselenggaranya 100% dukungan administrasi Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan/ Kelaikan Prasarana Perkeretaapian	38) Jumlah kegiatan administrasi Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan/Kelaikan Prasarana Perkeretaapian	1	1	1	1	Laporan
		39) Monitoring dan Evaluasi Komponen Prasarana Perkeretaapian	1	1	1	1	Laporan
		40) Pemeriksaan Prasarana Rawan	1	1	1	1	Laporan
		41) Pengawasan Pendampingan Tim Verifikasi Pelaksanaan Perawatan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (IM)	1	1	1	1	Laporan
		42) Pengawasan Pendampingan Tim Verifikasi Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (IO)	1	1	1	1	Laporan
E. Mewujudkan peningkatan Aksesbilitas Publik terhadap layanan transportasi kereta api	33) Terselenggaranya peningkatan Aksesbilitas Publik terhadap layanan transportasi kereta api	43) Jumlah lintasan/ rute angkutan perintis kereta api	0	1	0	3	Jumlah lintasan
F. Meningkatkan peran kereta api dalam penyediaan Angkutan Massal Perkotaan berbasis jalan rel	34) Terselenggaranya peningkatan peran kereta api dalam penyediaan Angkutan Massal Perkotaan berbasis jalan rel dengan beritegrasi dengan moda lain	44) Panjang jalan KA beroperasi secara integrasi dengan moda lain	0	3,95	0	0	Kmsp

Pada tahun 2016 terdapat IKK yang tidak mencapai target, yaitu IKK 44 dengan panjang jalan KA beroperasi secara integrasi dengan moda lain sepanjang 3,95 Km'sp. Target yang dimaksud adalah beroperasinya jalur KA Duku – BIM yang merupakan jalur kereta yang terintegrasi dengan Bandara Internasional Minangkabau. Pada tahun 2016 jalur tersebut belum dapat beroperasi karena masih perlu penyempurnaan jalur dan pembangunan peron di Stasiun BIM serta pengadaan sarana. Jalur KA Duku - BIM beroperasi pada Mei 2018.

Pada periode Tahun 2017-2018 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat menetapkan 5 (lima) Sasaran Kegiatan. Pada tahun 2017 sebanyak 19 (sembilan belas) Indikator Kinerja Kegiatan dan tahun 2018 sebanyak 14 (empat belas) Indikator Kinerja Kegiatan. Pada periode 2017-2018 target indikator kinerja kegiatan secara umum dapat tercapai. Berikut adalah Capaian target kinerja tahun 2017 dan 2018 berdasarkan Reviu Renstra 2015 – 2019 masing-masing dalam satu tabel.

Tabel 1.18
Capaian Target Kinerja Tahun 2017
Berdasarkan Renstra 2015-2019

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KEGIATAN	TARGET	REALISASI	SATUAN
Stakeholders Perspectives				
SK1. Terwujudnya PELAYANAN transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah	1. Jumlah kegiatan Pengawasan layanan angkutan penumpang	1	1	laporan
	2. Jumlah kegiatan Pengawasan layanan angkutan barang	1	1	laporan
	3. Jumlah kegiatan Pengawasan dan kelaikan prasarana	1	1	laporan
Costumer Perspectives				
SK2. Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	4. Jumlah Pengawasan keselamatan dan sarana serta pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan kereta api	1	1	laporan
	5. Jumlah Penanganan kecelakaan kereta api	1	1	laporan
SK3. Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	6. Jumlah Kegiatan Penyelenggaraan Angkutan Lebaran, Natal & Tahun Baru di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	2	2	Laporan
SK4. Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta di wilayah Balai Teknik	7. Panjang jalur kereta api yang dibangun (jalur baru, jalur ganda, reaktivasi, peningkatan)	2.28	2.28	Km'sp

Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat			
	8. Jumlah Jembatan/terowongan yang dibangun/ditingkatkan di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	7	7	unit
	9. Jumlah Pembangunan dan peningkatan persinyalan, telekomunikasi, dan pelistrikan di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	1	1	unit
	10. Jumlah pembangunan/peningkatan stasiun/bangunan operasional	2	2	unit
	11. Jumlah pemasangan bantalan kayu di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	708	708	unit
	12. Jumlah pengadaan/penertiban lahan (operasional dan sertifikasi)	98.222	98.222	M^2
	13. Jumlah pengadaan peralatan /fasilitas prasarana di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	36	36	unit
Learn and Growth Perspective				
SK5. Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	14. Kegiatan pelayanan umum, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat dan perlengkapan	3	3	laporan
	15. Kegiatan penyusunan laporan tahunan, LAKIP, dan PK	3	3	laporan

	16. Penyusunan laporan pembinaan administrasi pelelangan	1	1	laporan
	17. Penyusunan laporan pelayanan perkantoran (gaji/tunjangan dan operasional pemeliharaan kantor)	1	1	laporan
	18. Jumlah dokumen jasa konsultansi pemantauan dan pengawasan penyelenggaraan/kelaikan prasarana perkeretaapian	8	8	dokumen
	19. Jumlah dokumen Penyusunan kajian/studi/kebjakan/DED/STD/ LARAP/AMDAL/TRASE	6	6	dokumen

Tabel 1.19
Capaian Target Kinerja Tahun 2018
Berdasarkan Renstra 2015-2019

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KEGIATAN	TARGET	REALISASI	SATUAN
Stakeholders Perspectives				
SK1. Terwujudnya PELAYANAN transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah	1. Jumlah penumpang KA terangkut di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	1.330.140	1.391.473	orang
	2. Jumlah barang KA terangkut di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	4.615.800	2.572.845	ton
Costumer Perspectives				
SK2. Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	3. Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan keselamatan perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	1	1	laporan
	4. Jumlah kejadian kecelakaan di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	0	46	kejadian

SK3. Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	5. Jumlah kegiatan Pengawasan layanan angkutan dan lalu lintas perkeretaapian	1	1	Laporan
	6. Jumlah kegiatan Pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian	1	1	Laporan
	7. Jumlah kegiatan Pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian	1	1	Laporan
SK4. Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	8. Pembangunan badan jalur kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	1	1	Km'sp
	9. Pembangunan dan peningkatan Jembatan/ underpass/fly over/ terowongan KA di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	11	11	unit
	10. Jumlah pembangunan/peningkatan stasiun/bangunan operasional di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	1	1	unit
	11. Jumlah pengadaan/kajian penertiban lahan (operasional dan sertifikasi)	1	1	unit
	12. Jumlah penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	7	7	unit
Learn and Growth Perspective				
SK5. Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	13. Prosentase penyerapan anggaran (%) di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	99.5	99.5	laporan
	15. Jumlah layanan internal dan layanan perkantoran di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat	6	6	laporan

Pada Tahun 2019 hanya terdapat 4 (empat) Sasaran Kegiatan dengan 9 (sembilan) Indikator Kinerja Kegiatan. Target indikator kinerja kegiatan secara umum dapat tercapai. Berikut adalah Capaian target kinerja tahun 2019 berdasarkan Reviu Renstra 2015 – 2019:

Tabel 1.20
Capaian Target Kinerja Tahun 2019
Berdasarkan Renstra 2015-2019

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KEGIATAN	TARGET	REALISASI	SATUAN
Costumer Perspectives				
SK1. Meningkatnya KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	1. Jumlah kegiatan pengawasan penyelenggaraan keselamatan perkeretaapian	1	1	Laporan
SK2. Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	2. Jumlah kegiatan Pengawasan layanan angkutan dan lalu lintas perkeretaapian	1	1	Laporan
	3. Jumlah Penumpang KA di Sumatera Barat	1.558.312	1.562.371	Penumpang
	4. Jumlah kegiatan Pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian	1	1	Laporan
	5. Jumlah kegiatan Pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian	2	2	Laporan
SK3. Meningkatkan KAPASITAS prasarana transportasi kereta di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	6. Pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi (Pembangunan Jalur KA,Stasiun, Jembatan, Sinyal, Telkom, rel, wesel dan bantalan serta pengadaan/penertiban lahan)	2,95	2,95	Km'sp
	7. Jumlah penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis	8	8	Laporan
Learn and Growth Perspective				
SK4. Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	8. Persentase Penyerapan Anggaran	95	97.97	%
	9. Jumlah layanan internal dan layanan perkantoran	6	6	Laporan

1.1.5 Hasil Aspirasi Masyarakat Terkait Dukungan Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Publik, Layanan Publik, dan Regulasi

Guna mendapat saran dan masukan dari masyarakat dan stakeholder terkait, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat berusaha menjaring aspirasi dengan berbagai cara. Beberapa masukan yang akan menjadi pertimbangan dalam pelayanan dan pengembangan perkeretaapian di Wilayah Kerja, yaitu:

a. Mengaktifkan kembali jalur-jalur kereta api yang ada di Sumatera Barat, utamanya jalur ke Bukittinggi;
b. Mengaktifkan kembali jalur kereta api lintas Muara Kalaban – Sawahlunto sebagai kereta api wisata dalam menunjang situs warisan dunia Unesco *Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto* (OCMHS);
c. Peningkatan keselamatan perkeretaapian pada perlintasan sebidang;
d. Perpanjangan lintas pelayanan kereta api penumpang.

1.2 Potensi dan Permasalahan

1.2.1 Sumber Daya Manusia

Sumber Daya Manusia (SDM) menjadi kebutuhan mendasar bagi setiap organisasi. SDM memiliki peran penting sebagai pelaksana dalam upaya pencapaian target kinerja organisasi. Tugas jabatan yang dilaksanakan oleh setiap pegawai merupakan penjabaran dari tugas dan fungsi organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat. Sehingga setiap sumber daya manusia di lingkungan BTP Sumbagbar memiliki tanggung jawab dalam mewujudkan sasaran dan target yang telah ditetapkan organisasi.

Hingga saat ini BTP Sumbagbar didukung Sumber Daya Manusia sejumlah 57 (lima puluh tujuh) orang. Terdiri dari 13 (tiga belas) Pegawai Negeri Sipil, 16 (enam belas orang) orang Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS) dan 28 (dua puluh delapan) Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN). Sejumlah SDM ini merupakan potensi yang dapat mendukung keberhasilan pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi. Seiring dengan penambahan jaringan pelayanan kereta api dan beban kerja yang semakin meningkat, jumlah tersebut belum memenuhi kebutuhan.

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsi, diperlukan SDM dengan kompetensi tertentu sesuai tugas jabatan masing-masing. Sehingga diperlukan pengembangan SDM melalui pendidikan dan pelatihan sesuai bidang kompetensi yang diperlukan. Hal ini perlu mendapat perhatian karena pengembangan SDM merupakan salah satu kunci keberhasilan dan kelangsungan sebuah organisasi.

1.2.2 Pembangunan dan Peningkatan Infrastruktur Prasarana Perkeretaapian

Dalam menunjang operasi sarana perkeretaapian diperlukan dukungan infrastruktur yang memadai. Untuk mendukung operasi sarana perkeretaapian yang optimal, kelengkapan infrastruktur berupa rel, bantalan rel, persinyalan serta berbagai fasilitas lainnya menjadi kebutuhan yang tak terelakkan.

Sumatera Barat dengan keindahan alamnya dan keunikan prasarana dengan rel giginya merupakan sebuah keunggulan yang tidak dimiliki oleh banyak daerah. Terlebih saat ini di Sumatera Barat terdapat salah satu situs warisan dunia yang ditetapkan oleh Unesco, yaitu *Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto* (OCMHS), serta Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Bukittinggi dan sekitarnya, serta Singkarak dan sekitarnya. Oleh karena itu penting untuk di maksimalkan dengan baik agar konektivitas antar daerah dapat meningkat sehingga memberikan dampak terhadap peningkatan perekonomian masyarakat serta meningkatkan kunjungan wisata pada kawasan tersebut.

1.2.3 Permasalahan yang Dihadapi

a) Bidang Prasarana

Banyaknya permasalahan tanah untuk reaktivasi jalur KA yang mana telah difungsikan masyarakat sebagai tempat tinggal dan tempat berjualan. Untuk menertibkan tersebut membutuhkan waktu yang lama serta memerlukan pendekatan khusus kepada masyarakat. Selain itu di beberapa daerah, prasarana perkeretaapian dialihfungsikan menjadi fasilitas umum seperti jalan raya dan pasar. Hal tersebut menjadi tantangan untuk melakukan reaktivasi di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat.

Selain itu masalah berikutnya yaitu belum adanya area penyimpanan sarana milik negara serta sulitnya pemindahan muatan dari gudang ke sarana. Sebab lokasi pemindahan tersebut merupakan lintasan aktif. Sehingga perlunya pembangunan *spoor* simpang (siding) menuju gudang dan pembangunan tempat penyimpanan sarana milik negara.

b) Bidang Sarana

Sarana perkeretaapian di Sumatera Barat mayoritas sudah berumur tua. Jumlah dan kondisi sarana masih tergolong minim dan belum memenuhi kondisi ideal pelayanan jika dibandingkan dengan frekuensi dan jumlah lintas pelayanan. Perkeretaapian di Sumatera Barat memiliki 3 lintas layanan angkutan penumpang dan 1 lintas layanan angkutan barang yang beroperasi setiap hari.

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat membutuhkan beberapa sarana untuk menunjang kinerja, yaitu:

a) Penambahan kendaraan yang di desain menyerupai lori pada tahun 2019 yang dipergunakan untuk pengawasan jalur non aktif yang saat ini di tempatkan di Kota Sawahlunto sebagai pendukung *Ombilin Coal Mining Heritage of Sawahlunto* (OCMHS) sebagai Warisan budaya dunia;
b) Penambahan SMN Lori dari Direktorat Sarana yang akan dioptimalkan pada jalur aktif dan non aktif;

c) Penambahan sarana *Multi Tie Tamper* (MTT) untuk memadatkan *ballast* agar kondisi jalan rel sesuai dengan persyaratan teknis ketika dilewati KA penumpang dan barang, dan juga dapat mengurangi tekanan mekanik pada jalan rel yang dilewati oleh kereta api. Pada tahun 2021 direncanakan akan ada pengiriman sarana tersebut dari Direktorat Sarana Perkeretaapian .

Selain sarana tersebut, Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat membutuhkan sarana lokomotif yang memiliki roda gigi (*rack locomotive*) yang dapat digunakan pada jalur bergerigi. Permasalahan terbesar jalur rel bergigi terletak pada ketersedian lokomotif bergigi yang dapat melewati jalur tersebut. Sementara saat ini tidak ada lokomotif bergigi aktif di Sumatera Barat sejak lokomotif BB 204 terakhir beroperasi melintasi jalur tersebut.

c) Bidang Keselamatan

Keselamatan merupakan prioritas dalam penyelenggaraan perkeretaapian. Akan tetapi saat ini masih sering terjadi kecelakaan lalu lintas di perlintasan sebidang. Berdasarkan data dari tahun 2015 – 2019, kejadian kecelakaan terbanyak yang terjadi di Sumatera Barat adalah kejadian temper antar KA dengan kendaraan roda 4 atau 2, karena 80% perlintasan di Sumatera Barat didominasi oleh perlintasan liar yang dibuat masyarakat sebagai akses untuk melakukan mobilitas sehari-hari.

Upaya yang dapat dilakukan yaitu dengan melakukan penutupan pada perlintasan liar. Tetapi tidak semua perlintasan sebidang dapat di tutup dikarenakan perlintasan tersebut berada pada jalur evakuasi bencana. Untuk itu perlu dilakukan kembali pemetaan perlintasan sebidang yang disinkronkan dengan peta jalur evakuasi bencana. Selain itu juga perlu dilakukan sterilisasi jalur KA di daerah rawan kecelakaan. Serta perlu adanya penambahan palang pintu pada perlintasan sebidang resmi yang tidak berpintu.

1.3 Perkembangan Lingkungan Strategis

1.3.1 Perkembangan Lingkungan Strategis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat

Perkembangan Lingkungan yang berkelanjutan yang memperhatikan potensi perubahan dinamika sosial, lingkungan, dan teknologi akan meningkatkan konektivitas antar daerah/wilayah. Untuk itu Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat melakukan pemetaan terhadap potensi tersebut. Berikut beberapa perkembangan lingkungan strategis yang dapat memberikan pengaruh dalam pengembangan transportasi perkeretaapian tahun 2020-2024:

a. Sosial

- Bappenas memproyeksikan pada tahun 2020 – 2025 jumlah penduduk Sumatera Barat sebanyak 5.757.800 penduduk. Tumbuh sebesar 259.000 orang pada periode tersebut;
- Penduduk Sumatera Barat yang tinggal di perkotaan sebesar 54,6% pada tahun 2025;
- Masih kurangnya dukungan masyarakat terhadap peningkatan pelayanan, keselamatan, dan keamanan operasi kereta api.

b. Teknologi

- Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi mendorong adanya perubahan permintaan perjalanan moda kereta api;
- Perlunya peningkatan penguasaan teknologi perkeretaapian dalam negeri untuk mengurangi ketergantungan;
- Perkembangan teknologi terbaru di bidang perkeretaapian yang perlu diantisipasi;
- 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.

c. Ekonomi

- Perluasan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dalam mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah;
- Jalur KA di Sumatera Barat masuk ke dalam salah satu Warisan Budaya Dunia dari UNESCO.

d. Lingkungan

- Isu perubahan iklim dan bencana alam yang mempengaruhi layanan perkeretaapian;
- Pertimbangan dampak lingkungan yang sering menghambat upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.

e. Politik

- Tuntutan daerah/publik bagi perluasan jaringan perkeretaapian;
- Kerjasama pemerintah pusat dengan daerah dalam pembangunan perkeretaapian;
- Stabilitas politik dalam pengembangan infrastruktur transportasi;
- Kinerja layanan perkeretaapian sebagai komoditas politik.

f. Legal

- Transformasi regulasi di sektor transportasi menuju sistem yang modern dan terbuka;
- Dampak berbagai regulasi di luar sektor perkeretaapian (moda lain, tata ruang, industri, perdagangan, pariwisata, energi dan lingkungan);
- Sinkronisasi regulasi yang berlaku antara masing-masing Pemerintah Daerah yang berhubungan dengan transportasi khususnya perkeretaapian terutama pada kawasan situs warisan dunia Unesco di Sumatera Barat.

g. Etika

- Peningkatan akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan perkeretaapian;
- 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 kebijakan-kebijakan yang *responsive gender* yang memperhatikan kesetaraan gender;

- 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;
- Pemberian subsidi (PSO dan Perintis) bagi layanan angkutan perkeretaapian di daerah terpencil, tertinggal, terluar, perkotaan bagi golongan ekonomi kelas menengah ke bawah.

1.3.2 Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Baru dan Dampak *Covid-19*

1. Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Baru di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

Kesenjangan sarana dan prasarana transportasi antar wilayah merupakan salah satu pemicu orientasi perekonomian masyarakat. Kesejahteraan belum sepenuhnya dapat dirasakan masyarakat di wilayah tersebut. Hal itu disebabkan karena permasalahan transportasi seperti minimnya fasilitas sarana dan prasarana transportasi dan ketersediaan yang belum merata serta belum sepenuhnya menjangkau wilayah tersebut sehingga akses ekonomi dan mobilitas masyarakat menjadi terhambat, sehingga mengakibatkan kesenjangan ekonomi. Transportasi di daerah juga terbilang mahal karena tidak ada konektivitas dan ketersediaan yang terbatas.

Provinsi Bengkulu sebagai contoh hanya memiliki sedikit area yang dilalui moda transportasi kereta api, yaitu pada daerah Kota Padang. Akibat dari sarana dan prasarana transportasi kereta api yang belum merata tersebut menyebabkan terbatasnya moda transportasi menuju kota Bengkulu.

Selain untuk mengembangkan wilayah jalur di wilayah baru baru, kereta api juga diarahkan dalam rangka meningkatkan sektor pariwisata. Pada provinsi Sumatera Barat terdapat beberapa Kawasan Strategis Pariwisata Nasional yang memiliki jalur kereta api non aktif seperti Bukittinggi dan Singkarak. Sehingga mengaktifkan kembali jalur kereta api di kawasan tersebut menjadi tujuan utama untuk mendukung pengembangan kawasan pariwisata tersebut.

Untuk mengatasi kondisi tersebut, kebijakan yang dapat dikembangkan yaitu:

a. Membangun jalur kereta api dengan tujuan menjangkau sentra-sentra ekonomi dengan harapan dapat mengembangkan ekonomi kawasan;
b. Pengembangan sarana dan prasarana kereta api dengan mempertimbangkan semua aspek;
c. Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan kondisi alam;
d. Mencari opsi sarana bergigi dalam rangka menjangkau kawasan wisata di Sumatera Barat.

Wilayah-wilayah yang perlu untuk dikembangkan moda perkeretaapian berdasarkan rencana Pembangunan/lanjutan/penyelesaian jalur KA selama periode 2020-2024 di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat, antara lain:

a. Pembangunan Jalur KA Baru Kota Padang – Bengkulu;
b. Reaktivasi Jalur Kereta Api Naras – Sungai Limau;
c. Peningkatan Jalur Kereta Api Kayu Tanam – Batu Tabal.

2. Dampak Pandemi *Covid-19* di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

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.

Selain itu pemerintah juga menekankan kepada masyarakat untuk meminimalisir mobilitas. Sehingga hal tersebut berakibat kepada turunnya jumlah penumpang pada semua moda transportasi, utamanya moda kereta api. Pandemi *covid-19* ini juga membuat pemerintah menyusun kembali skala

prioritas anggaran dengan memprioritaskan sektor kesehatan, pemulihan ekonomi, dan bantuan sosial kepada masyarakat. Sehingga menyebabkan pemotongan anggaran pada bidang lain diluar prioritas tersebut, salah satunya bidang perkeretaapian.

Tabel 1.21
Data Statistik Jumlah Penumpang Tahun 2020

Jenis KA	Sibinuang	Minangkabau Ekspres	Lembah Anai	Total
Januari	108.419	22.596	8.974	139.989
Februari	97.117	20.598	7.195	124.910
Maret	71.460	12.717	5.182	89.359
April	13.222	1.597	1.131	15.950
Mei	-	-	-	-
Juni	-	-	-	-
Juli	-	-	-	-
Agustus	45.373	-	-	45.373
September	34.995	-	-	34.995
Oktober	40.095	-	-	40.095
November	46.673	-	-	46.673
Desember	56.254	-	-	59.254
Total	513.608	57.508	22.482	593.598

Pandemi *covid-19* mengakibatkan okupansi penumpang kereta api di Sumatera Barat menurun signifikan. Dimana pada bulan Mei – Juli mengakibatkan semua jenis layanan kereta api berhenti beroperasi. Sementara kereta api perintis Minangkabau Ekspres dan Lembah Anai berhenti beroperasi hingga akhir tahun.

Tabel 1.22
Data Statistik Jumlah Angkutan Barang Tahun 2020

Tahun	Target	Realisasi
Januari	257.711	259.960
Februari	226.404	205.855
Maret	263.580	273.990
April	286.500	134.610
Mei	286.500	202.230
Juni	286.500	198.420
Juli	286.500	141.445
Agustus	286.500	240.850
September	286.500	220.965
Oktober	286.500	178.415
November	286.500	238.610
Desember	286.500	187.860
Total	3.326.195	2.483.210

Sementara itu volume angkutan barang masih beroperasi karena kebijakan pemerintah terkait mobilitas logistik masih tetap harus berjalan. Meskipun begitu jumlah angkutan barang di Padang yang hanya memuat semen dan klinker tidak mencapai target karena permintaan semen dan klinker di pasar yang relatif tidak stabil. Sehingga mempengaruhi produksi dan distribusi menggunakan layanan kereta api.

1.3.3 Kondisi yang Perlu Diperhatikan

Potensi dan permasalahan yang dihadapi oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat 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:

a. 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;
- Sterilisasi lahan yang sulit karena sudah dimanfaatkan pihak lain.

b. 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).

c. 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;
- Jaringan jalur KA eksisting di Pulau Sumatera yang sudah beroperasi;

- Potensi pertumbuhan penduduk yang dapat menjadi target bagi moda kereta api;
- Terjadinya peralihan moda yang diakibatkan tingkat kemacetan di jalan raya wilayah perkotaan, penyediaan tarif angkutan KA yang terjangkau oleh masyarakat melalui pemberian subsidi angkutan perintis dan PSO untuk angkutan penumpang perkotaan, jarak menengah, dan jarak jauh.

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 indeks-gini (kesenjangan kaya miskin) tetap besar, sebagian besar penduduk Indonesia akan tinggal di wilayah perkotaan akibat semakin sempitnya kesempatan ekonomi di kawasan perdesaan;
- Isu dampak lintas sektoral non-ekonomi (gender, pertahanan dan keamanan, energi dan lingkungan) akan semakin relevan untuk diperhatikan dalam kebijakan penyelenggaran 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 karena kebijakan pembatasan pergerakan masyarakat, pembatasan jumlah penumpang terkait p*hysical distancing* sebagai dampak penanggulangan pandemi *Covid-19*.

BAB II
VISI, MISI, DAN TUJUAN

2.1 Visi, Misi, dan Agenda Prioritas Pembangunan Presiden

2.1.1 Visi dan Misi Presiden

Presiden Joko Widodo menetapkan Visi dan Misi pembangunan Tahun 2020-2024, adapun visi Presiden Tahun 2020-2024 adalah:

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

Untuk mewujudkan visi tersebut maka terdapat 9 (sembilan) misi yang tertuang dalam program nawacita, yaitu sebagai berikut:

1) Peningkatan kualitas manusia Indonesia;
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

Presiden menetapkan 5 (lima) arahan utama sebagai strategi dalam melaksanakan misi Nawacita dan pencapaian Visi Indonesia 2045, yaitu:

1) Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM)

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

2) Pembangunan Infrastruktur

Melanjutkan pembangunan infrastruktur untuk meghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat.

3) Penyederhanaan Regulasi

Menyederhanakan segala bentuk regulasi dengan pendekatan *Omnibus 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

Melakukan transformasi ekonomi 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.

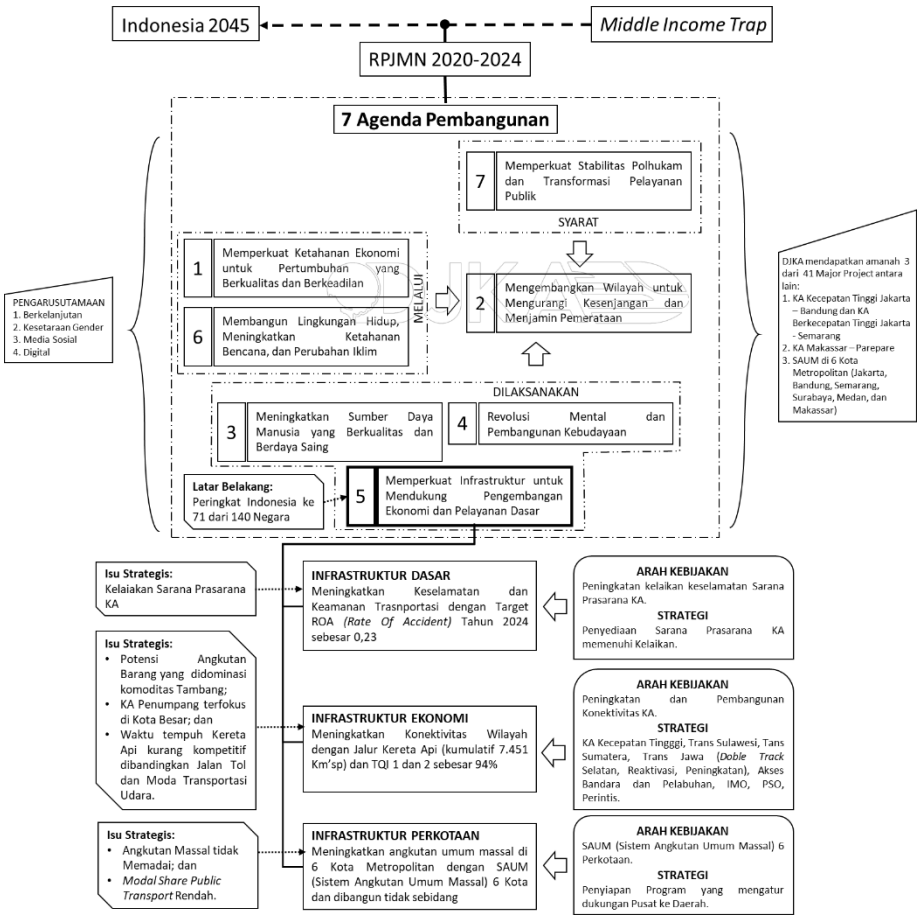
2.1.3 Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) IV 2020-2024

RPJMN merupakan tahapan terakhir dari RPJP 2005-2025. Pembangunan dalam RPJPN 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.

RPJPN 2005-2025, Visi Indonesia 2045 dan Visi Misi Presiden menjadi landasan utama RPJMN 2020-2024 yang selanjutnya diterjemahkan 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.



Gambar 2.1
Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian

2.2 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Kementerian Perhubungan

2.2.1 Visi Kementerian Perhubungan

Visi Kementerian Perhubungan disusun berdasarkan 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 Handal, 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"

Penjabaran Visi Kementerian Perhubungan dapat dimaknai sebagai berikut:

Konektivitas Nasional

Terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

Handal

Tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

Berdaya Saing

Tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri, dan produktif serta berdaya saing internasional.

Nilai Tambah

Penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Relevansi perwujudan Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan ini apabila dilihat dalam konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020 – 2024 adalah 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.

2.2.2 Misi Kementerian Perhubungan

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

Kementerian Perhubungan melaksanakan 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.

2.2.3 Tujuan Kementerian Perhubungan

Berdasarkan Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, Kementerian Perhubungan menetapkan tujuan dan sasaran pembangunan yang akan dilaksanakan pada tahun 2020 sampai dengan 2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam 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 adalah sebagai berikut:

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

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.

2.2.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan

Berdasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025, sasaran pembangunan lima tahunan tahap ke-4 (RPJMN 2020 – 2024) diarahkan pada Terwujudnya masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di segala bidang dengan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif. Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020 – 2024 juga mencantumkan target Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan. Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai

dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan/ transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah:

1. Konektivitas Poros Maritim;
2. Konektivitas Multimoda;
3. Keselamatan Transportasi;
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 pencapaian *on time performance* dan penurunan emisi gas rumah kaca;
2. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan, meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, 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.

2.3 Direktorat Jenderal Perkeretaapian

2.3.1 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 perkeretaaian 2020-2024, Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2020-2024:

"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 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** diindikasiksn 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.

2.3.2 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Dalam rangka mewujudkan visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian maka dirumuskan sejumlah misi yang akan dilaksanakan pada tahun 2020-2024 berdasarkan visi misi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Struktut Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing dengan uraian sebagai berikut :

1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian yang terintegrasi dan berkelanjutan;
2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang efisien dan efektif;
3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif.

2.3.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Dalam menyelenggarakan perkeretaapian nasional pada periode 2020-2024 Direktorat Jenderal Perkeretaapian menetapkan 3 (tiga) tujuan 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 handal.

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

Tabel 2.1
Tujuan, Indikator, dan Target Indikator Tujuan
Direktorat Jenderal Perkeretaapian

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 *On Time Performance* (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 (*rate of accident*)	Kejadian kecelakaan/ 1 juta km tempuh	0.22

2.3.4 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:

1. 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**;
2. Sasaran program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah **Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan**;
3. 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**.

2.4 Visi, Misi, Tujuan, dan Sasaran Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat

2.4.1 Visi dan Misi

Dalam rangka mendukung visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian "Mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi, dan Terjangkau", maka Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat menetapkan visi yang selaras dan sejalan dengan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian yaitu:

"Mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat menjadi handal dan memberikan nilai tambah"

Dalam rangka mewujudkan visi diatas, maka dirumuskan sejumlah misi yang akan dilaksanakan pada tahun 2020-2024 sebagai berikut:

1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
4. Menyelenggarakan pembinaan, pengendalian dan pengawasan perkeretaapian secara *akuntable* dan transparan di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat.

2.4.2 Tujuan

Berdasarkan misi yang hendak diwujudkan dirumuskan tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat sebagai berikut:

1. Peningkatan **Konektivitas Jaringan** perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
2. Peningkatan **Kinerja Pelayanan** transportasi Perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
3. Peningkatan **Keselamatan** transportasi perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;

4. Terselenggaranya **pembinaan, pengendalian dan pengawasan** perkeretaapian secara *akuntable* dan transparan di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat.

2.4.3 Sasaran

Sasaran penyelenggaraan perkeretaapian tidak terlepas dari konteks regulasi, tantangan, dan permasalahan sektoral, nasional, maupun global yang akan dihadapi. Sasaran kegiatan yang hendak dicapai Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam kurun waktu 2020-2024 yaitu:

1) Meningkatnya **Konektivitas** prasarana perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat;
2) Meningkatnya **Kapasitas Prasarana** dalam mendukung pelayanan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat;
3) Meningkatnya **Kinerja Pelayanan** lalu lintas dan angkutan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat;
4) Meningkatnya **Keselamatan** transportasi kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat;
5) Terwujudnya ***Good Governance*** dan ***Clean Government*** di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat.

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

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:

1. Kelembagaan politik dan hukum yang mantap;
2. Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat;
3. Struktur ekonomi yang semakin maju dan kokoh;
4. 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:

1. Pembangunan Sumber Daya Manusia;
2. Pembangunan Infrastruktur;
3. Penyederhanaan regulasi;

4. Penyederhanaan Birokrasi;
5. Transformasi Ekonomi.

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

1. Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas;
2. Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan;
3. Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing;
4. Membangun Kebudayaan dan Karakter Bangsa;
5. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar;
6. Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim;
7. Memperkuat Stabilitas Polhukam dan Transformasi Pelayanan Publik.

3.1.2 Dukungan Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat Dalam RPJMN

7 Agenda Pembangunan yang telah ditetapkan oleh RPJMN Tahun 2020-2024, masing-masing dijabarkan ke dalam beberapa sasaran yang dicapai melalui beberapa strategi. Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat sebagai Unit Kerja Teknis dibawah Direktorat Jenderal Perkeretaapian mendukung 2 dari 7 Agenda Pembangunan dimaksud melalui strategi yang akan dilaksanakan dalam rangka mencapai sasaran pada masing- masing Agenda Pembangunan. Dukungan pada Agenda Pembangunan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Agenda Pembangunan 1 (Memperkuat ketahanan ekonomi untuk pembangunan yang berkualitas berkeadilan)

   Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam Agenda Pembangunan 1 RPJMN tahun 2020 – 2024 diamanatkan dapat berkontribusi dalam mendukung arah kebijakan pembangunan nasional meningkatkan nilai tambah, lapangan kerja, dan investasi di sektor riil dan industrialisasi dengan strategi sebagai berikut:

   - Meningkatkan daya saing destinasi dan industrialisasi pariwisata. Kegiatan perkeretaapian yang mendukung strategi dimaksud diantaranya:

1) Reaktivasi jalur KA Naras – Sungai Limau;
2) Peningkatan Jalur KA Padang – Pariaman;
3) Peningkatan Jalur KA Kayu Tanam – Batu Tabal.

2. Agenda Pembangunan 5 (Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar)

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam Agenda Pembangunan 5 RPJMN Tahun 2020-2024 diamanatkan dapat berkontribusi dalam mendukung arah kebijakan pembangunan nasional sebagai berikut:

a. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar dengan strategi meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian;
b. Memperkuat Infrastruktur Ekonomi dengan strategi meningkatkan konektivitas perkeretaapian. Kegiatan perkeretaapian yang mendukung strategi dimaksud diantaranya:
   1) Pembangunan dan reaktivasi Jalur KA;
   2) Peningkatan, pemeliharaan, perawatan dan pengoperasian jalur KA;
   3) Penyediaan angkutan PSO dan Subsidi Perintis.

A. Infrastruktur Pelayanan Dasar

1. Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Keselamatan dan keamanan dalam trasportasi merupakah hal yang penting. Arah dan kebijakan strategis untuk untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian adalah:

a. Penerapan pendekatan sistem yang berkeselamatan dalam rangka mengurangi fatalitas dan keparahan korban (*injury prevention*);
b. Penegakan aturan standar Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
c. Pengembangan skema pembiayaan fasilitas Keselamatan dan Keamanan Transportasi melalui DAK, KPBU, APBN, dll;

d. Peningkatan kesadaran pentingnya keselamatan dan keamanan transportasi, melalui:
    1) Pemenuhan fasilitas keselamatan;
    2) Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini; dan
    3) Pelatihan serta sosialisasi keselamatan dan keamanan transportasi untuk operator, regulator, dan masyarakat.
e. Pemenuhan kecukupan sarana dan prasarana.

2. Ketahanan Kebencanaan Infrastruktur

Arah dan kebijakan strategis untuk mewujudkan ketahanan kebencanaan infrastruktur dengan peningkatan infrastruktur tangguh bencana di wilayah prioritas rawan bencana.

B. Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas Transportasi Kereta Api mempunyai arah dan kebijakan strategis yaitu:

a. Pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan perlengkapan keselamatan perkeretaapian sesuai standar SNI dan SI, melalui pemenuhan dan alokasi kebutuhan IMO Perkeretaapian serta pemasangan perlengkapan keselamatan dan keamanan perkeretaapian;
b. Reaktivasi Jalur KA di Sumatera Barat;
c. Penyelenggaraan sistem transportasi multimoda;
d. Pembangunan jalan akses dan jalur KA menuju simpul pelabuhan, bandara dan terminal serta pusat kegiatan logistik dan kawasan pariwisata;
e. Mendorong peran swasta dalam pelayanan dan penyelenggaraan layanan multimoda untuk pembangunan Jalur KA Akses Bandara, Pelabuhan, dan Terminal.

Dalam agenda pembangunan tersebut terdapat 5 (lima) target pembangunan yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat, sebagaimana tabel berikut:

Tabel 3.1
Target Pembangunan
Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	TARGET S/D 2024
Meningkatnya Konektivitas Prasarana Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	Jumlah Panjang Pembangunan Jalur Kereta Api Baru dan Reaktivasi yang Selesai (Km'sp)	Pembangunan Jalur KA Baru ditargetkan sepanjang **6 Km'sp** pada jalur Kota Padang – Bengkulu. Reaktivasi Jalur KA ditargetkan sepanjang **7,4 Km'sp** pada lintas Naras – Sungai Limau.
Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	Jumlah panjang peningkatan Jalur Kereta Api (Km'sp)	Peningkatan Jalur KA ditargetkan selesai sepanjang **58,75 Km'sp** pada lintas Padang – Pariaman, dan Padang – Bukit putus. Peningkatan jalur KA Kayu Tanam – Batu Tabal sepanjang **33,8 Km'sp** direncanakan berlanjut di periode renstra berikutnya.
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	Jumlah penumpang Kereta Api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat (Penumpang)	Total penumpang Kereta Api hingga tahun 2024 ditargetkan sebanyak **5.549.532 penumpang**.
	Jumlah angkutan barang di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Sumatera Bagian Barat (Ton)	Total angkutan barang hingga tahun 2024 ditargetkan sebesar **9.034.105 ton**.
	Persentase realisasi perjalanan kereta Api Perintis di Wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (%)	Perjalanan KA perintis ditargetkan sebesar **100%** (tidak ada pembatalan perjalanan).
Meningkatnya Keselamatan Transportasi Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	Persentase penurunan Kecelakaan Kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Sumatera Bagian Barat (%)	Total penurunan kecelakaan Kereta api sebesar **100%** (tidak terjadi kecelakaan).
Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	Persentase Penyerapan Anggaran (%)	Rata-rata persentase penyerapan anggaran sebesar **95,86%**

3.1.3 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.

Berdasarkan prioritas pembangunan 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.

3.1.4 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, 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.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai dengan tugas dan fungsinya merumuskan sejumlah arah kebijakan dan strategi pencapaian yang harus

terlaksana dalam kurun waktu lima tahun ke depan. Arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada tahun 2020 – 2024 dalam rangka mendukung agenda prioritas pembangunan nasional, serta mendukung pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1) Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.

   Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi 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) Pengembangan jaringan dan layanan kereta api antar kota dan perkotaan;
   (b) Reaktivasi jalur kereta api non-operasi;
   (c) Pembangunan akses kereta api menuju pelabuhan dan bandara.

2) Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.

   Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal 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) Peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api eksisting;
   (b) Penerapan teknologi baru perkeretaapian;
   (c) Peningkatan kinerja layanan kewajiban pelayanan publik dan angkutan perintis.

3) Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang handal

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

(a) Sertifikasi SDM Perkeretaapian;
(b) Sertifikasi sarana perkeretaapian;
(c) Sertifikasi prasarana perkeretaapian;
(d) Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian;
(e) Pemasangan perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO);
(f) Pemenuhan kebutuhan IMO;
(g) Penyusunan pedoman identifikasi daerah rawan kecelakaan dan rawan bencana;
(h) Penyusunan prosedur tindak lanjut akibat kecelakaan.
(i) Pelaksanaan kajian identifikasi rawan kecelakaan kereta api.

Dalam rangka menjalankan arah kebijakan dan strategi-strategi tersebut diatas, pada tahun 2020 Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki satu program yaitu Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian dan 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.

Melalui Surat Edaran Bersama Menteri Keuangan dan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor S-375/MK.02/2020 dan B.308/M.PPN/D.8/PP.04.03/05/2020 tanggal 8 Mei 2020 tentang Daftar Program K/L T.A. 2021. Maka mulai tahun 2021 diterapkan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP) dalam penyusunan Rencana Strategis maupun Rencana Kerja. Sehingga mengakibatkan restrukturisasi

program yang akan dilaksanakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian maupun unit kerja dibawahnya.

Mulai tahun 2021-2024 Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki dua program dan sembilan kegiatan terdiri dari:

1. Program Infrastruktur Konektivitas, kegiatan:
    a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian;
    b. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian;
    c. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian;
    d. Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian.
2. Program Dukungan Manajemen, kegiatan:
    a. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian;
    b. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Perkeretaapian;
    c. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian;
    d. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transporasi Perkeretaapian;
    e. Legislasi dan Litigasi Transportasi Perkeretaapian.

3.1.5 Arah Kebijakan dan Strategi Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat

Integrasi jaringan perkeretaapian Pulau Sumatera merupakan bagian dari penyediaan jaringan prasarana perkeretaapian, dengan pangsa pasar (modal share) sebesar 7-9% untuk Angkutan Barang dan Angkutan Penumpang sebesar 11-13% yang tercantum dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional tahun 2011-2030 (RIPNas 2011-2030). Untuk mewujudkan hal tersebut, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat menyusun strategi berdasarkan review Master Plan Sumatera pada Tahun 2011 dengan metetapkan kebijakan Pengembangan jaringan jalur KA ditujukan untuk meningkatkan perekonomian daerah, angkutan barang dan penumpang serta keterpaduan antar moda transportasi melalui:

1) Pelayanan kawasan sentra produksi pertanian, perkebunan, pertambangan, industri dan sinergi dengan pelabuhan Teluk Bayur;
2) Pengoperasian kereta api penumpang reguler, wisata dan barang dan memperkuat posisi jaringan kereta api Sumatera Barat dalam rencana pengembangan jaringan jalur kereta api Trans Sumatera (Trans Sumatera Railways).

Program jangka panjang BTP Sumbagbar adalah mewujudkan cita-cita organisasi sesuai visi dan misi Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat, melalui program:

1) Aksesibilitas dan konektivitas
   (a) Perluasan jaringan ke lokasi baru;
   (b) Keterpaduan antarmoda transporasi perkeretaapian.
2) Pengembangan KA Perkotaan
   (a) Perencanaan teknis, investasi dan operasional;
   (b) Pembagian peran antara pemerintah dan daerah.
3) Peran dan daya saing moda KA
   (a) Perluasan fungsi jaringan kereta api (antar kota dan perkotaan);
   (b) Peningkatan modal share (Penumpang dan barang).
4) Optimalisasi Utilitas Aset
   (a) Pelaksanaan multioperator pada jalur existing;
   (b) Peningkatan GAPEKA dan skema operasional multioperator.
5) Aplikasi teknologi
   Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi.

Dalam rangka mencapai sasaran yang telah ditetapkan sebagai target kinerja dalam kurun waktu tahun 2020-2024, perlu ditentukan arah kebijakan dan strategi yang akan mendorong upaya pencapaian target kinerja. Arah kebijakan dan strategi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan pada tahun 2020-2024 sebagai berikut :

1) Meningkatnya Konektivitas prasarana perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat;

a. Melaksanakan pembangunan jalur kereta api baru di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
b. Melaksanakan reaktivasi serta pembebasan lahan pada jalur kereta api pada lintas non-operasi di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat.

2) Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;

Melaksanakan pengawasan penyelenggaraan keselamatan perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat.

3) Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
   (a) Melaksanakan Pengawasan layanan angkutan dan lalu lintas perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
   (b) Melaksanakan kegiatan pengelolaan Angkutan KA Perintis di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
   (c) Melaksanakan Pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
   (d) Melaksanakan Pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
4) Meningkatkan kapasitas prasarana transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat;
   (a) Melaksanakan peningkatan jalur kereta api termasuk Stasiun, Jembatan, Sinyal, Telekomunikasi, rel, wesel dan bantalan di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
   (b) Melaksanakan penyusunan dokumen perencanaan dan pengawasan teknis di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
5) Mewujudkan *good governance* dan *clean government* di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat adalah dengan melaksanakan kegiatan dukungan manajemen organisasi yang berkontribusi

positif dalam pelaksanaan tugas dan fungsi. Strategi yang ditetapkan untuk mencapai sasaran tersebut yaitu :

(a) Melaksanakan fungsi perencanaan dan pelaporan sesuai kebutuhan organisasi;
(b) Menerapkan sistem pelaporan kinerja dan keuangan sesuai ketentuan;
(c) Memanfaatkan hasil evaluasi pelaporan kinerja dan keuangan sebagai bahan perbaikan kinerja selanjutnya;
(d) Memperkuat pengendalian internal dalam pelaksanaan tugas dan fungsi setiap elemen organisasi;
(e) Melaksanakan fungsi pengembangan kompetensi sumber daya manusia dalam berbagai bidang yang diperlukan;
(f) Melaksanakan layanan administrasi dan operasional perkantoran sesuai kebutuhan.

3.2 Kerangka Regulasi Bidang Perkeretaapian

UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memuat salah satu tujuan penyelenggaraan perkeretaapian yaitu dalam rangka menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional sebagaimana diamanahkan. 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.

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat 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

Untuk bisa menjalankan tugas dan fungsinya secara tepat, efektif dan efisien, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat harus mampu menyesuaikan diri dari perubahan lingkungan dan tuntutan publik. Selain itu Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat 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 organisasi dan sumber daya manusia yang berkelanjutan

3.3.1 Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat merupakan Unit Kerja Kelas II setingkat Eselon III.b yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan yang bertanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan.

Peraturan Menteri tersebut juga mengatur tugas Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat yaitu melaksanakan peningkatan dan pengawasan prasarana serta pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas dan keselamatan perkeretaapian yang bertanggung jawab langsung kepada Direktur Jenderal

Perkeretaapian. Sementara uraian kerja diatur dalam PM 6 tahun 2017 tentang Peta jabatan dan uraian jenis kegiatan jabatan di lingkungan Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan.

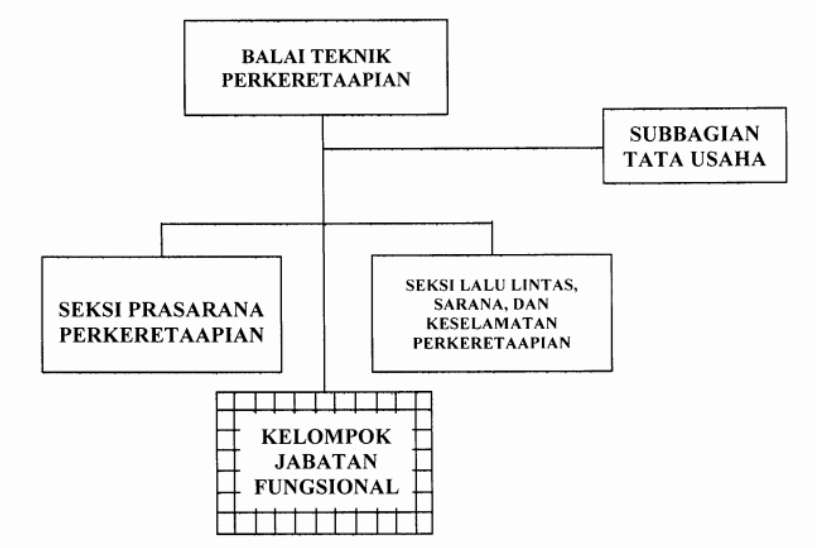
Untuk menyelenggarakan tugas tersebut Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat mempunyai fungsi sebagai berikut:

a. Pelaksanaan peningkatan prasarana perkeretaapian;
b. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian;
c. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan sarana, lalu lintas dan angkutan kereta api;
d. Pelaksanaan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan kereta api;
e. Pelaksanaan pemantauan kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian;
f. Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian;
g. Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
h. Pengelola urusan Tata Usaha, Rumah Tangga, Kepegawaian, Keuangan, Hukum, Hubungan Masyarakat.

Dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi tersebut, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat mempunyai struktur organisasi yang terdiri dari:

a. Seksi Prasarana Perkeretaapian;
b. Seksi Lalu Lintas, Sarana, dan Keselamatan Perkeretaapian; dan
c. Subbagian Tata Usaha.

Adapun struktur organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat sebagai berikut:



Gambar 3.1
Susunan Organisasi Balai teknik Perkeretaapian
Berdasarkan PM 63 Tahun 2014

Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dipimpin oleh seorang Kepala Balai dengan susunan organisasi sebagai berikut :

(a) Subbagian Tata Usaha

Tugas pokok dan fungsi di bidang Ketata-Usahaan, Kepegawaian, Kerumah tanggaan dan Kehumasan, meliputi:

1) Menyusun bahan pengelolaan urusan tata usaha;
2) Menyusun bahan pengelolaan urusan kerumahtanggaan;
3) Menyusun bahan pengelolaan urusan kepegawaian;
4) Menyusun bahan pengelolaan urusan keuangan;
5) Menyusun bahan pengelolaan urusan hukum;
6) Menyusun bahan pengelolaan urusan kehumasan dan publikasi;
7) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan.

(b) Seksi Prasarana Perkeretaapian

Tugas pokok dan fungsi pengawasan dan peningkatan di bidang Prasarana Perkeretaapian, meliputi:

1) Menyusun bahan pengawasan pembangunan dan peningkatan jalur dan bangunan kereta api;
2) Menyusun bahan pengawasan pembangunan dan peningkatan fasilitas operasi kereta api;

3) Menyusun bahan analisis prasarana kereta api;
4) Menyusun bahan pengawasan pelaksanaan perawatan prasarana (IMO) dan penggunaan (TAC);
5) Menyusun bahan pengelolaan database barang milik negara;
6) Melaksanakan kegiatan lain yang diberikan oleh pimpinan.

(c) Seksi Lalu Lintas, Sarana, Dan Keselamatan Perkeretaapian

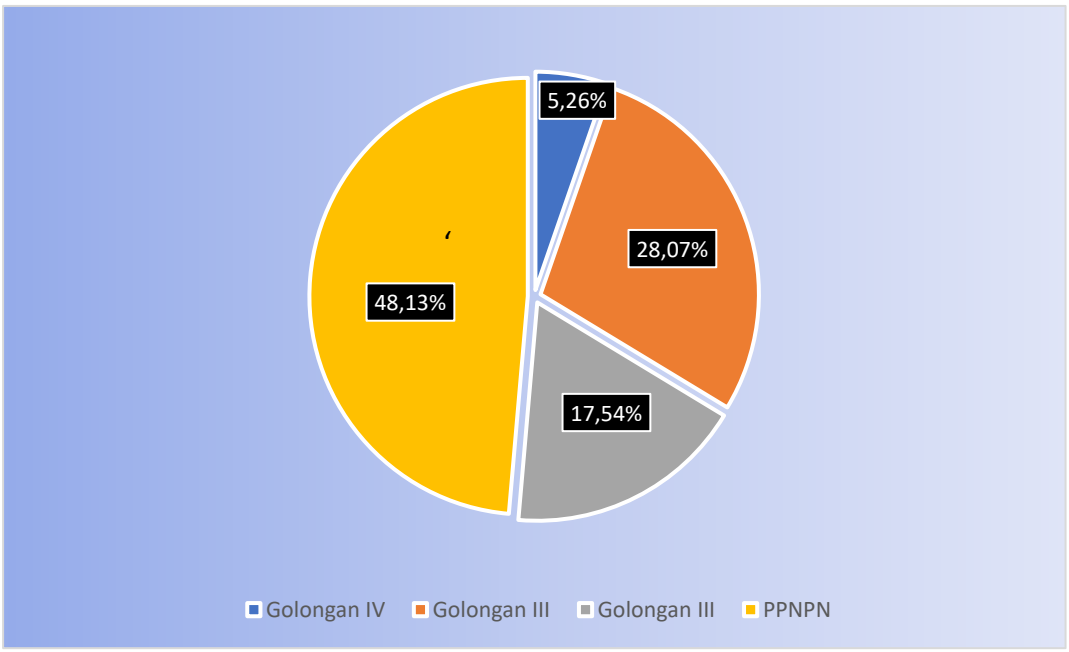
Tugas pokok dan fungsi pengawasan terhadap penyelenggaraan Lalu Lintas, Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian, meliputi:

1) Menyusun bahan pengawasan jaringan, lalu lintas, dan angkutan kereta api;
2) Menyusun bahan pengawasan keselamatan perjalanan dan kelaikan sarana kereta api;
3) Menyusun bahan analisis penanganan kecelakaan kereta api;
4) Menyusun bahan pengelolaan data dan pengusahaan perkeretaapian;
5) Menyusun bahan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian;
6) Menyusun bahan evaluasi dan pelaporan kegiatan pengawasan lalu lintas, sarana dan keselamatan perkeretaapian;
7) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan;

Pada tahun 2019 telah dilaksanakan seleksi perekrutan CPNS Kementerian Perhubungan. Sampai dengan Januari 2021, sumber daya manusia Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat secara keseluruhan berjumlah 57 pegawai. Dengan rincian 13 (tiga belas) orang merupakan pegawai negeri sipil (PNS), 16 (enam belas) orang merupakan calon pegawai negeri sipil (CPNS), dan 28 (dua puluh delapan) orang Pegawai Pemerintah Non Pegawai Negeri (PPNPN)

Tabel 3.2
Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan dan Kepangkatan

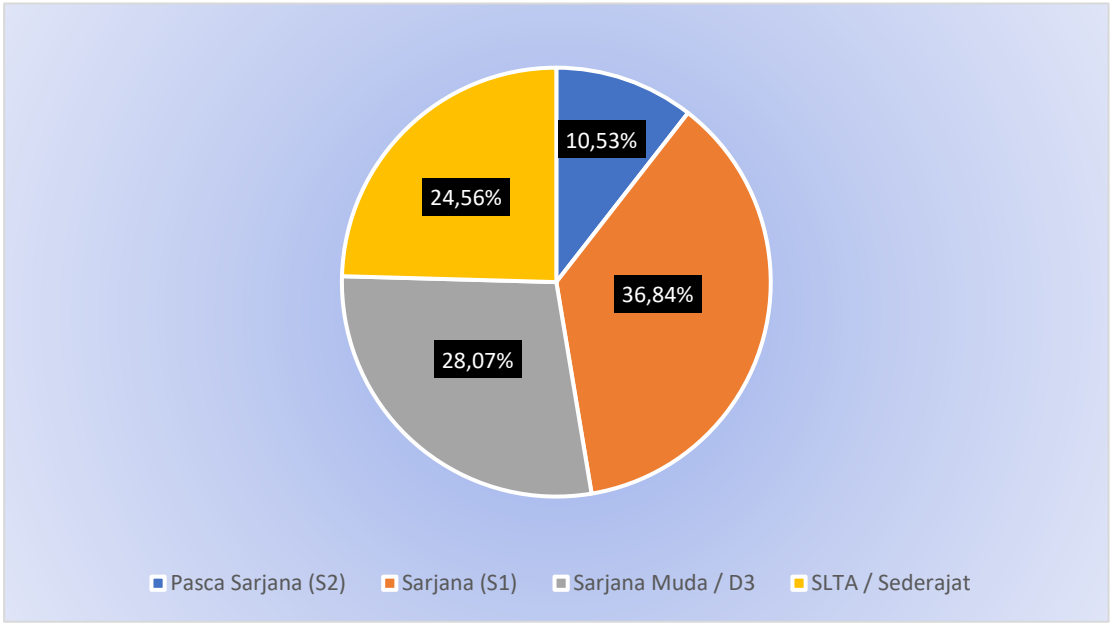
No	Golongan	Jumlah	Persentase
1	Golongan IV	3	5,26%
2	Golongan III	16	28,07%
3	Golongan II	10	17,54%
4	PPNPN	28	48,13%
	Jumlah	**57**	**100%**



Gambar 3.2
Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan dan Kepangkatan

Tabel 3.3
Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

No	Golongan	Jumlah	Persentase
1	Pasca Sarjana (S2)	6	10,53%
2	Sarjana (S1)	21	36,84%
3	Sarjana Muda / D3	16	28,07%
4	SLTA / Sederajat	14	24,56%
	Jumlah	**57**	**100%**



Gambar 3.3
Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

Adapun proyeksi kebutuhan SDM aparatur Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat untuk jangka waktu 5 tahun dihitung dan disusun secara hati-hati berdasarkan kondisi eksisting, ketentuan yang berlaku, dan arah kebijakan nasional dari Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat. Proyeksi disusun dengan asumsi:

a. Pemenuhan pegawai baru tahun 2020 berasal dari rekrutmen umum tahun 2019 serta pemenuhan pegawai baru di tahun – tahun berikutnya;
b. Kecukupan anggaran dan sarana prasarana pendukung lain.

Tabel 3.4
Proyeksi Kebutuhan SDM PNS tahun 2020 – 2024
Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

No.	Uraian	Tahun					Total
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	Bezetting PNS (1 Jan)	12	13	29	29	29	-
2	Prediksi Pensiun	-	-	-	-	-	-
3	Rekrutmen CPNS	1	16	-	-	-	17
	Jumlah PNS (31 Des)	13	29	29	29	29	-

3.3.2 Peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian

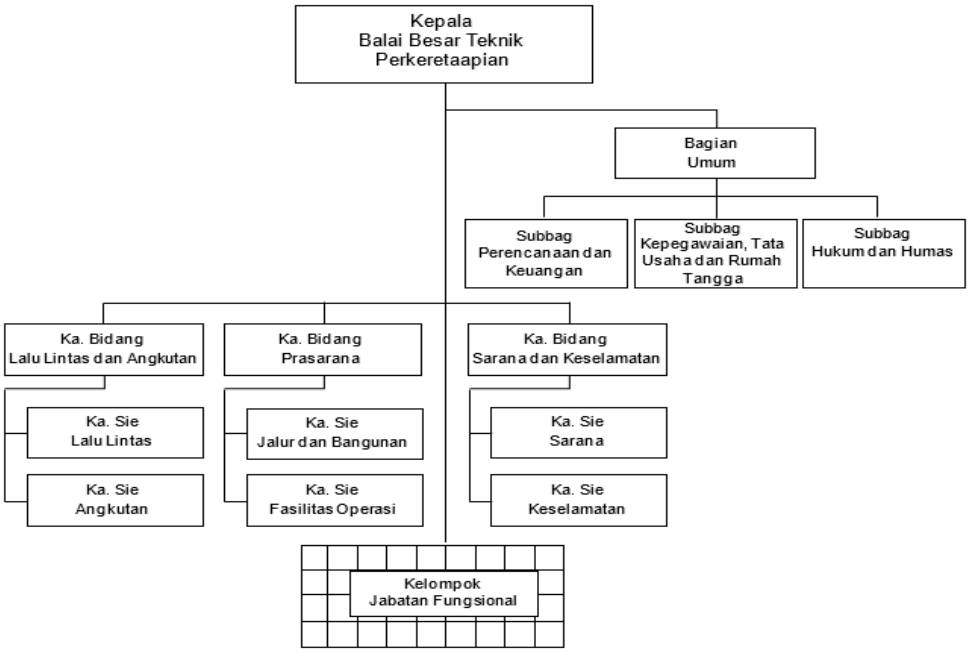
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2014 menjadi dasar dari upaya untuk mengembangkan sistem perkeretaapian nasional dengan membentuk Unit Pelaksana Teknis (UPT) Balai Teknik Perkeretaapian (BTP). BTP dibentuk dalam rangka untuk meningkatkan efektifitas pelaksanaan peningkatan prasarana, fasilitasi bimbingan dan pengawasan teknis, serta koordinasi pelaksanaan operasional penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan kereta api.

Namun 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; pertambahan volume prasarana yang ditingkatkan belum bisa diimbangi denhan SDM yang memadai baik secara kuantitas, kualitas maupun kelembagaan untuk pengawasan, pemantauan penyelengaraannya. 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 penataan 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.

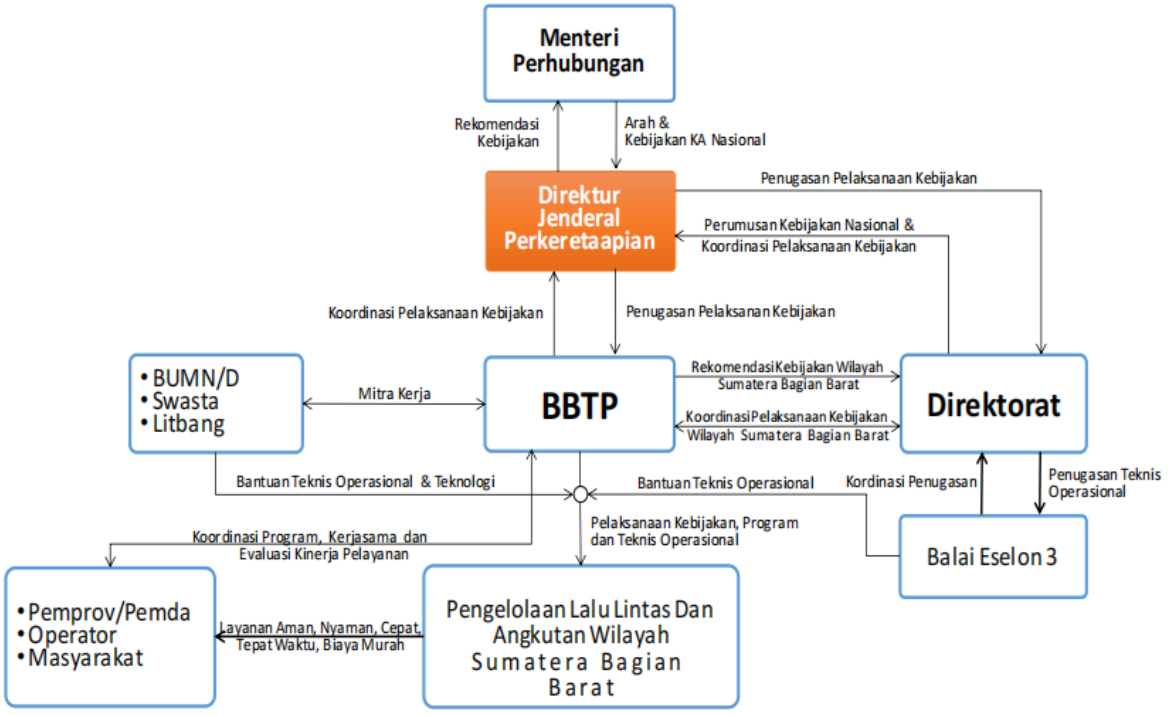
Usulan struktur organisasi Balai Besar Teknik Perkeretaapian terdiri dari:

a. Kepala Balai Besar;
b. Bagian Umum;
c. Bidang Lalu Lintas;
d. Bidang Prasarana;
e. Bidang Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian;
f. Kelompok Jabatan Fungsional



Gambar 3.4
Usulan Bagan Organisasi Balai Besar Teknik Perkeretaapian

Balai Besar Teknik Perkeretaapian (BBTP) memiliki otoritas penuh dalam melaksanakan koordinasi program, pelaksanaan kerjasama dengan mitra strategis dan pengguna layanan, proses ini mewujudkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan tugas dan fungsi BBTP. Rentang kendali organisasi Balai Besar Perkeretaapian sebagai contoh dapat digambarkan sebagaimana gambar di bawah ini:



Gambar 3.5
Rentang Kendali Organisasi Balai Besar Teknik Perkeretaapian

Penataan organisasi dengan meningkatkan status Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Teknik Perkeretaapian memberi dampak yang optimal dalam pengelolaan perkeretapian wilayah kerja dikarenakan Balai Besar Teknik Perkeretaapian memiliki kewenangan tugas strategis dan tugas teknis operasional dan/atau teknis, sehingga pelaksanaan perencanaan, pelaksanaan, pembangunan, peningkatan, operasi dan pemeliharaan perkeretaapian wilayah kerja dapat berjalan lebih efisien dan efektif.

Berdasarkan adanya kewenangan tugas yang baru, maka jenis layanan yang diselenggarakan oleh Balai Besar Teknik Perkeretaapian sesuai dengan amanat tugas dan fungsinya mencakup banyak aspek, yaitu:

1. Penyiapan perumusan rekomendasi teknis di bidang lalu lintas dan angkutan, prasarana, sarana dan keselamatan perkeretapaian;
2. Penyusunan pola dan perencanaan konektivitas angkutan perkeretaapian dan integrasi antar moda;
3. Pelaksanaan penetapan dan pemantauan kinerja dan standar pelayanan minimum angkutan penumpang dan barang;
4. Pelaksanaan pemetaan dan analisis kebutuhan prasarana perkeretaapian;
5. Pelaksanaan penetapan ijin perpotongan dan persinggungan jalur kereta api;
6. Pelaksanaan pembangunan, peningkatan dan perawatan prasarana perkeratapaian;
7. Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian;
8. Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
9. Pengawasan penyelenggaraan di bidang prasarana, sarana, lalu lintas dan keselamatan perkeretaapian;
10. Pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pembangunan prasarana perkeretaapian;
11. Pelaksanaan urusan perencanaan, keuangan, hukum, hubungan masyarakat, sumber daya manusia, ketatausahaan, pengadaan, dan rumah tangga.

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 Sumatera Bagian Barat telah menetapkan 5 (lima) tujuan yang dilengkapi dengan 5 sasaran program. Sasaran program adalah kondisi yang diharapkan secara nyata oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat 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 Sumatera Bagian Barat 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. Indikartor Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat ditetapkan berdasarkan cascading Sasaran Program yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagaimana dapat dilihat dalam Lampiran Renstra ini.

Berdasarkan RPJMN 2020 – 2024, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menetapkan 5 (lima) indikator kinerja dalam mendukung tiga sasaran pembangunan nasional dalam Agenda Pembangunan 5 (Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pembangunan Ekonomi dan Pelayanan dasar), yaitu:

1. Sasaran meningkatnya penyediaan infrastruktur dasar dengan indikator:
   - Rasio kejadian kecelakaan KA per 1 juta km perjalanan.
2. Sasaran meningkatnya konektivitas wilayah dengan indikator:
   - Panjang jaringan KA yang terbangun (kumulatif); dan
   - Kondisi jalur KA sesuai standar *Track Quality Index* (TQI) kategori 1 dan 2.
3. Sasaran meningkatnya layanan angkutan umum massal di 6 (enam) kota metropolitan dengan indikator:

- Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan; dan
- Jumlah kota yang dibangun perlintasan tidak sebidang.

Dalam rangka mendukung terlaksananya tiga sasaran pembangunan nasional dan lima indikator kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian tersebut, kepada setiap Balai Teknik Perkeretaapian telah diarahkan untuk menetapkan 5 (lima) Sasaran Kegiatan dengan total maksimal terdapat 12 (dua belas) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) untuk periode 2020-2024.

Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat menetapkan 5 (lima) Sasaran Kegiatan dengan 9 (sembilan) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) untuk periode 2020-2024 yaitu sebagai berikut:

1) Sasaran Meningkatnya KONEKTIVITAS Prasarana Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat dengan indikator kinerja kegiatan:
    a. jumlah panjang jalur kereta api baru dan reaktivasi yang selesai (Km'sp).
2) Sasaran Meningkatnya KAPASITAS Prasarana Mendukung Pelayanan KA di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat dengan indikator kinerja kegiatan:
    a. Jumlah Panjang Peningkatan Jalur KA (Km'sp);
    b. Jumlah Peningkatan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Perkeretaapian (Unit).
3) Sasaran Meningkatnya KINERJA PELAYANAN Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dengan indikator kinerja kegiatan:
    a. Jumlah penumpang KA di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat (Penumpang);
    b. Jumlah angkutan barang di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (Ton);
    c. Persentase Realisasi Perjalanan KA Perintis di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (%).

4) Sasaran Meningkatnya KESELAMATAN transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dengan indikator kinerja kegiatan:
    a. Persentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (%);
    b. Jumlah Lokasi dan Kegiatan Peningkatan Keselamatan.
5) Sasaran Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dengan indikator kinerja kegiatan:
    a. Persentase penyerapan anggaran (%);
    b. Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) bidang perkeretaapian (rupiah).

Sesuai dengan struktur sasaran dan indikator kinerja program penyelenggaraan perkeretaapian tahun 2020-2024 yang disampaikan sebelumnya serta untuk mendukung sasaran pembangunan nasional, maka dengan mempertimbangkan kebutuhan sesuai perkembangan lingkungan strategis serta kemampuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dari hasil evaluasi pelaksanaan Renstra 2015-2019, telah ditetapkan target sasaran program penyelenggaraan perkeretaapian untuk periode Renstra 2020-2024 sebagaimana disampaikan berikut:

Tabel 4.1
Target Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian
Wilayah Sumatera Bagian Barat
Tahun 2020-2024

No.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	TARGET				
			2020	2021	2022	2023	2024
1	SK T1 Meningkatkan Konektivitas Prasarana Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	IKK T1.1 Jumlah panjang pembangunan jalur KA baru dan reaktivasi yang selesai (Km'sp)	-	-	7,4	9,7	9,7
2	SK T2 Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	IKK T2.1 Jumlah panjang peningkatan Jalur KA (Km'sp)	52,75	52,75	6	6	40
3	SK T3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	IKK T3.1 Jumlah penumpang KA di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat (Penumpang)	595.775	882.000	1.021.356	1.253.675	1.796.727
		IKK T3.2 Jumlah angkutan barang di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Sumatera Bagian Barat (Ton)	1.663.096	1.829.406	1.846.037	1.847.700	1.847.866
		IKK T3.3 Persentase realisasi perjalanan KA Perintis di Wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (%)	100	100	100	100	100

4	SK T4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	IKK T4.1 Persentase penurunan Kecelakaan Kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Sumatera Bagian Barat (%)	100	100	100	100	100
		IKK T4.2 Jumlah Lokasi dan Kegiatan Peningkatan Keselamatan (Kegiatan/Lokasi)	-	-	49	22	22
5	SK T5 Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat	IKK T5.1 Persentase Penyerapan Anggaran (%)	97,73	96,55	95	95	95

Tabel 4.2

Program Kegiatan Pembangunan Periode 2020 – 2024

No	Target									
	2020		2021		2022		2023		2024	
	Kegiatan	Volume	Kegiatan	Volume	Kegiatan	Volume	Kegiatan	Volume	Kegiatan	Volume
A	Pembangunan Jalur KA Baru/Reaktivasi									
							Pembangunan Jalur KA antara Kota Padang – Bengkulu	6 Km'sp	Pembangunan Jalur KA antara Kota Padang – Bengkulu	6 Km'sp
					Reaktivasi Jalur KA Naras – Sungai Limau (Pembebasan Lahan) (MYC 2022 – 2024)	7,4 Km'sp	Reaktivasi Jalur KA Naras – Sungai Limau (MYC 2022 – 2024)	3 Km'sp	Reaktivasi Jalur KA Naras – Sungai Limau (MYC 2022 – 2024)	4,4 Km'sp
B	Peningkatan Jalur KA									
	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Pariaman (MYC 2020 – 2022)	52,75 Km'sp	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Pariaman (MYC 2020 – 2022)	52,75 Km'sp	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Pariaman (Pembangunan Stasiun dan Persinyalan) (MYC 2020 – 2022)	1 Unit				
					Peningkatan Jalur KA antara Padang – Bukit Putus (MYC 2022 – 2024)	6 Km'sp	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Bukit Putus (MYC 2022 – 2024)	6 Km'sp	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Bukit Putus (MYC 2022 – 2024)	6 Km'sp
									Peningkatan Jalur KA antara Kayu Tanam – Batu Tabal	33,8 Km'sp

Sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, maka Pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat pada setiap tahun anggaran dibutuhkan untuk akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan perkeretaapian. Oleh karena itu, capaian kinerja untuk setiap Indikator Kinerja Utama tersebut harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LKIP (Laporan Kinerja Instasi Pemerintah) pada setiap tahunnya. Pengukuran kinerja diperlukan selain untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian, juga digunakan sebagai alat evaluasi tentang berbagai permasalahan dan kendala yang dihadapi jika terdapat hambatan maupun ketidakberhasilan dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan, sehingga dapat disusun kebijakan dan strategi penanganannya.

Pada tahun 2020 melalui Surat Edaran Bersama Menteri Keuangan dan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor S-375/MK.02/2020 dan B.308/M.PPN/D.8/PP.04.03/05/ 2020 tanggal 8 Mei 2020 tentang Daftar Program K/L T.A. 2021. Maka mulai tahun 2021 diterapkan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran dalam penyusunan Rencana Strategis maupun Rencana Kerja. Sehingga mengakibatkan restrukturisasi program yang akan dilaksanakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian maupun unit kerja dibawahnya. Sebelum restrukturisasi program, Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat melaksanakan **Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian**. Sementara setelah restrukturisasi program pada tahun 2021 – 2024 Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat menjalankan 2 (dua) program, yaitu:

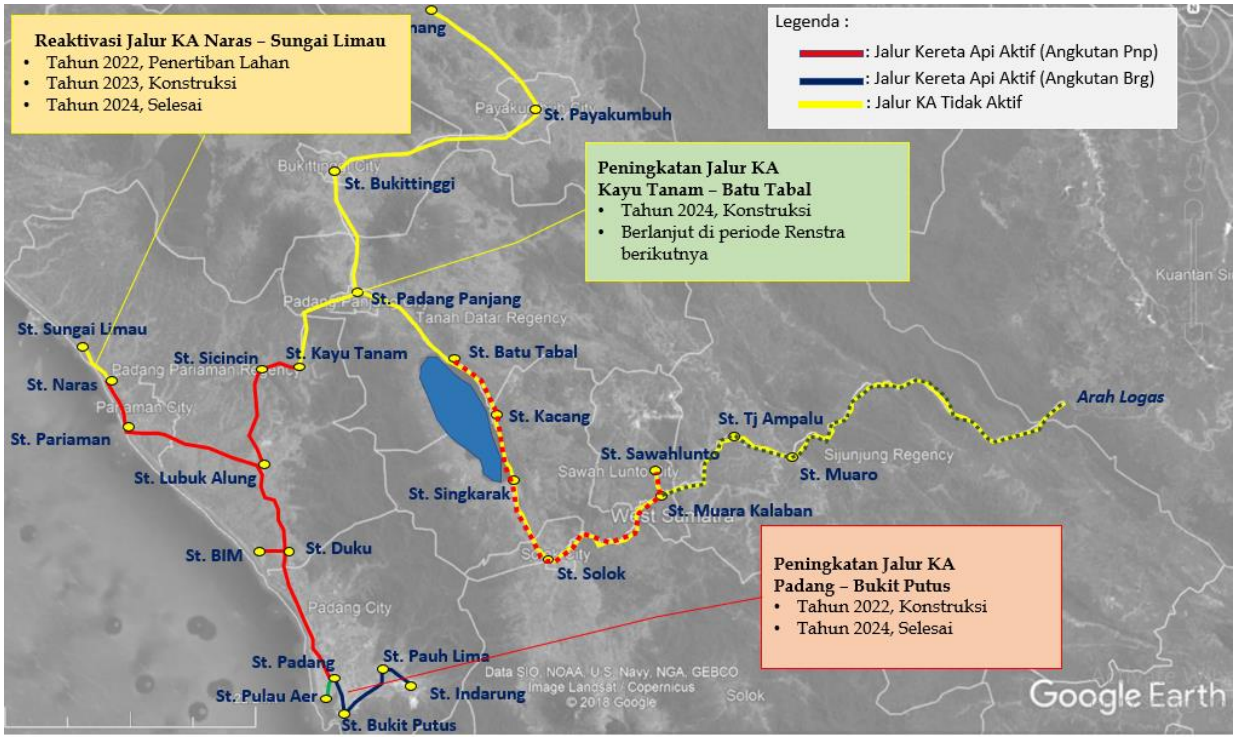
a. Program Infrastruktur Konektivitas;
b. Program Dukungan Manajemen.

Berikut perubahan program yang dilaksanakan Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat sebelum dan setelah restrukturisasi :

Tabel 4.3
Perubahan Penganggaran
Sebelum dan Sesudah RSPP

Tahun 2020		Tahun 2021 - 2024	
Kode	Program/Kegiatan	Kode	Program/Kegiatan
07	Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	GA	Program Infrastruktur Konektivitas
1966	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian	4641	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian
1967	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	4642	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian
1968	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api	4643	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian
1969	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian	4644	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian
5031	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian	WA	Program Dukungan Manajemen
		4601	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan umum Transportasi Perkeretaapian
		4603	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian

Pembangunan di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dalam menjalankan Program Infrastruktur Konektivitas memiliki rencana pembangunan Jalur KA yang telah ditetapkan dalam Program Kegiatan Pembangunan 2020-2024. Kegiatan tersebut antara lain pembangunan jalur KA baru, reaktivasi Jalur KA dan peningkatan jalur KA.



Gambar 4.1

Peta Pekerjaan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat

4.2 Kerangka Pendanaan

Untuk mencapai tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat dan 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 Sumatera Bagian Barat tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.4
Matrik Refocusing Anggaran Tahun 2020

Kode	Program/Kegiatan	Pagu Awal 2020	Refocusing untuk Penanganan Covid	Pagu Revisi (Luncuran Anggaran 2019)	Pagu 2020 (Setelah Penghematan)
022.08.07	Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	184.296.937.000	40.035.570.000	155.456.522.000	301.238.089.000
1966	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian	220.876.000	109.671.000	-	111.205.000
1967	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	35.401.086.000	33.738.620.000	-	1.662.466.000
1968	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Prasarana Perkeretaapian	138.692.158.000	899.817.000	155.456.522.000	293.248.863.000
1969	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian	9.439.397.000	3.407.234.000	-	6.032.163.000
5031	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian	543.420.000	360.028.000	-	183.392.000

Tabel 4.5
Matrik Kerangka Pendanaan Tahun 2021 – 2024

No		Program/Kegiatan	2021	2022	2023	2024
1		**Program Infrastruktur Konektivitas**	**212.284.893.000**	**310.501.067.353**	**481.508.790.962**	**1.547.245.852.055**
	a	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	209.125.765.000	304.527.765.853	172.277.890.000	1.128.786.921.521
	b	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	-	2.500.000.000	305.424.374.312	414.286.561.469
	c	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian	451.732.000	523.484.000	575.832.400	633.415.640
	d	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	2.707.396.000	2.949.817.500	3.230.694.250	3.538.953.425
2		**Program Dukungan Manajemen**	**8.577.419.000**	**9.495.080.553**	**10.255.285.748**	**11.065.111.463**
	a	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Perkeretaapian	8.392.931.000	9.292.143.553	10.032.055.048	10.819.557.693
	b	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian	184.488.000	202.937.000	223.230.700	245.553.770
Total			**220.862.312.000**	**319.996.147.906**	**491.764.076.710**	**1.558.310.963.518**

BAB V
PENUTUP

Penyusunan Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat berpedoman kepada Peraturan Presiden Nomor 18 tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2020-2024 yang memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan sesuai tugas masing-masing institusi, serta juga mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024, dan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian.

Untuk menjabarkan lebih rinci kedalam rencana strategis ini, maka Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat menetapkan visi dan misi guna mendukung pelaksanaan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian tahun 2020 – 2024 termasuk mendukung program prioritas Kementerian Perhubungan dan program prioritas Presiden dan Wakil Presiden.

Visi dan misi tersebut dijabarkan ke dalam 4 (empat) tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat. Setiap tujuan tersebut terdapat rumusan sasaran program yang ingin dicapai oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat. Keempat tujuan tersebut yaitu:

1. Peningkatan **Konektivitas Jaringan** perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
2. Peningkatan **Kinerja Pelayanan** transportasi Perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
3. Peningkatan **Keselamatan** transportasi perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat;
4. Terselenggaranya **pembinaan, pengendalian dan pengawasan** perkeretaapian secara *akuntable* dan transparan di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat.

Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020 – 2024 mengacu kepada Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun

2020 – 2024. Renstra ini menjadi pedoman dalam penyusunan Rencana Kerja (Renja) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat setiap tahunnya hingga tahun 2024.

5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020-2024 disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga sesuai amanat UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Banyak 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.

Jaringan kereta api diharapkan dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI khususnya di wilayah Sumatera Bagian Barat. 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 Sumatera Bagian Barat (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis perkeretaapian tersebut. Oleh karena itu dokumen Renstra ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang perkeretaapian yang memerlukan peran seluruh *stakeholders* dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat dalam dokumen Renstra ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Meskipun demikian, 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 negara Republik Indonesia 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 Pempinan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020 – 2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan subbagian dan seksi yang ada di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat untuk tahun anggaran 2020 sampai dengan tahun anggaran 2024. Implementasi Renstra ini dijabarkan kedalam program dan kegiatan tahunan yangnantinya ditindaklanjuti dengan penyusunan Rencana Kerja (Renja), dan Rencana Kegiatan dan Anggaran (RKA) yang mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen ini.

Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen renstra ini. Pada awal setiap tahun anggaran nantinya akan disusun dokumen Penetapan Kinerja (PK) yang merupakan perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen renstra ini.

5.3 Mekanisme Evaluasi

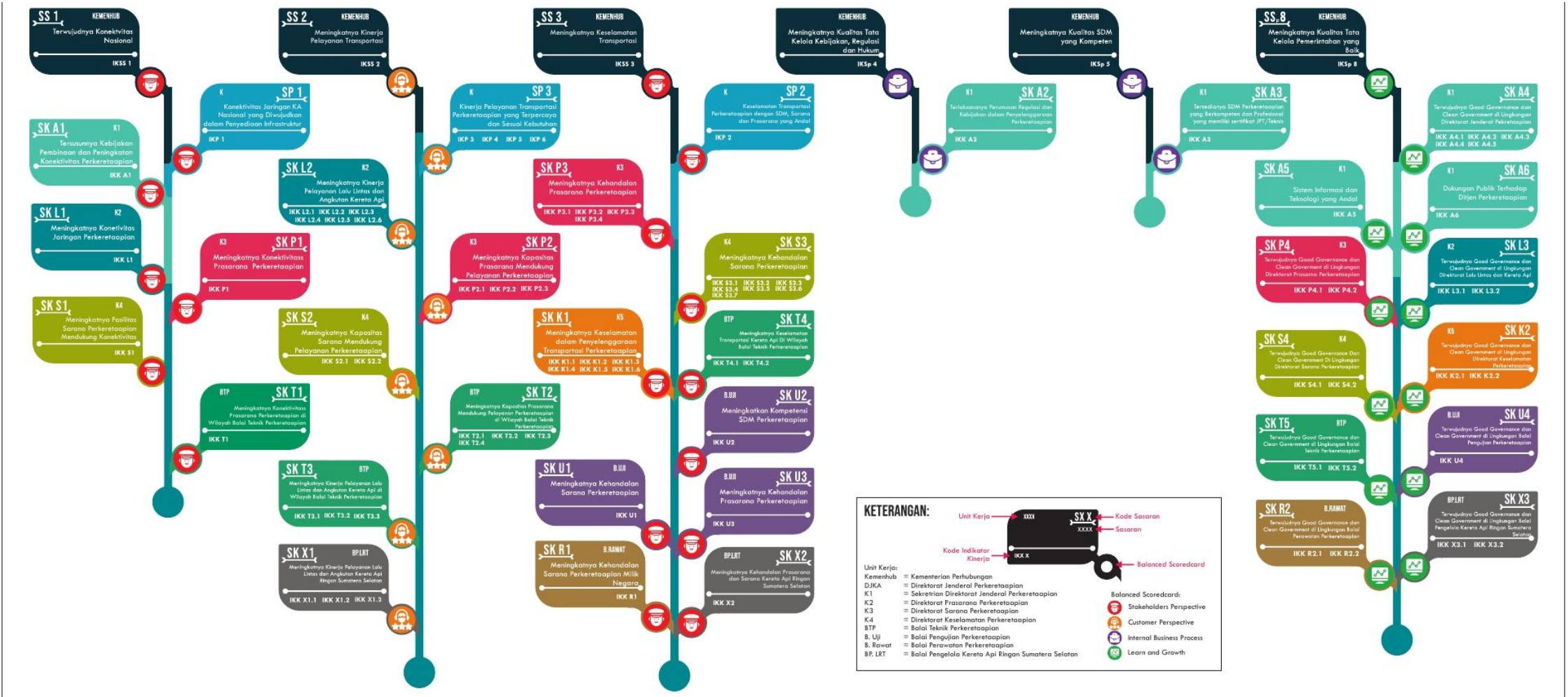
Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.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

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui 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.

LAMPIRAN

Lampiran I

Cascading
Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat
Tahun 2020 – 2022



DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Lampiran I

Matriks Kinerja dan Pendanaan
Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat
Tahun 2020 – 2024

No	Target														Keterangan
	2020			2021			2022			2023			2024			
	Kegiatan	Volume	Anggaran	Kegiatan	Volume	Anggaran	Kegiatan	Volume	Anggaran	Kegiatan	Volume	Anggaran	Kegiatan	Volume	Anggaran	
A	Pembangunan Jalur KA Baru/Reaktivasi															
										Pembangunan Jalur KA antara Kota Padang – Bengkulu	6 Km'sp	Rp100.000.000.000	Pembangunan Jalur KA antara Kota Padang – Bengkulu	6 Km'sp	Rp107.800.000.000	Pendanaan Badan Usaha/ KPBU (Turunan Renstra Kemhub bidang Perkeretaapian), Pekerjaan berlanjut di renstra berikutnya
							Reaktivasi Jalur KA Naras – Sungai Limau (Pembebasan Lahan) (MYC 2022 – 2024)	7,4 Km'sp	Rp2.500.000.000	Reaktivasi Jalur KA Naras – Sungai Limau (MYC 2022 – 2024)	3 Km'sp	Rp205.424.374.312	Reaktivasi Jalur KA Naras – Sungai Limau (MYC 2022 – 2024)	4,4 Km'sp	Rp306.486.561.468	Selesai tahun 2024
B	Peningkatan Jalur KA															
	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Pariaman (MYC 2020 – 2022)	52,75 Km'sp	Rp292.880.922.000	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Pariaman (MYC 2020 – 2022)	52,75 Km'sp	Rp153.972.565.000	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Pariaman (Pembangunan Stasiun dan Persinyalan) (MYC 2020 – 2022)	1 Unit	Rp208.808.388.353							Selesai tahun 2022
							Peningkatan Jalur KA antara Padang – Bukit Putus (MYC 2022 – 2024)	6 Km'sp	Rp47.155.197.500	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Bukit Putus (MYC 2022 – 2024)	6 Km'sp	Rp131.993.890.000	Peningkatan Jalur KA antara Padang – Bukit Putus (MYC 2022 – 2024)	6 Km'sp	Rp80.758.712.500	Selesai tahun 2024
													Peningkatan Jalur KA antara Kayu Tanam – Batu Tabal	33,8 Km'sp	Rp1.005.749.209.021	Selesai di renstra periode 2025 – 2029

Lampiran II

Matriks Kinerja dan Pendanaan
Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat
Tahun Anggaran 2020

Kode	Program/Kegiatan/ Output	Sasaran Program (Outcome) / Sasaran Kegiatan (Output) / Indikator	Target	Indikasi Pendanaan
022.08.07	**Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian**			**Rp301.238.089.000**
1966	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian			Rp111.205.000
1966.001	Kebijakan/Standar/Pedoman Teknis Bidang Sarana Perkeretaapian		1 Dokumen/ Laporan	Rp111.205.000
053	Monitoring dan Evaluasi		1 Tahun	Rp111.205.000
1967	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api			Rp1.662.466.000
	Sasaran Kegiatan	SK T3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat		
	Indikator Kinerja kegiatan	IKK T3.1 Jumlah penumpang KA di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Sumatera Bagian Barat (Penumpang)	595.775	
		IKK T3.2 Jumlah angkutan barang di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Sumatera Bagian Barat (Ton)	1.663.096	
		IKK T3.3 Persentase realisasi perjalanan KA Perintis di Wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (%)	100	
1967.001	Kebijakan/Standar/Pedoman Teknis Bidang Perkeretaapian dan Pengembangan Jaringan, Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Serta Kerjasama dan Pengembangan Usaha Perkeretaapian		1 Dokumen/ Laporan	Rp162.466.000
053	Monitoring dan Evaluasi		1 Tahun	Rp162.466.000
1967.010	Angkutan Kereta Api (Prioritas Nasional)		1 Lintas Layanan	Rp1.500.000.000
051	Pelaksanaan subsidi perintis kereta api		1 Tahun	Rp1.500.000.000
1968	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api			Rp293.248.863.000
	Sasaran Kegiatan	SK T2 Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat		
	Indikator Kinerja kegiatan	IKK T2.1 Jumlah panjang peningkatan Jalur KA (Km'sp)	52,75	
1968.001	Kebijakan/Standar/Pedoman Teknis Bidang Prasarana Perkeretaapian		2 Kajian/ Dokumen	Rp240.333.000
053	Monitoring dan Evaluasi		1 Tahun	Rp240.333.000
1968.005	Operasi Prasarana Perkeretaapian Milik Negara		1 Tahun	Rp127.608.000
051	Pengoperasian dan Perawatan/rehabilitasi jalur, jembatan, stasiun, dan fasilitas operasi kereta api		1 Tahun	Rp127.608.000
1968.010	Prasarana Perkeretaapian (Prioritas Nasional)		52,75 Km'sp	Rp292.880.922.000
051	Pembangunan/Peningkatan Jalur Kereta Api (Termasuk Badan Jalur KA)		52,75 Km'sp	Rp292.880.922.000

1969	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis lainnya Ditjen Perkeretaapian			Rp6.032.163.000
	Sasaran Kegiatan	SK T5 Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat		
	Indikator Kinerja kegiatan	IKK T5.1 Persentase Penyerapan Anggaran (%)	97,73	
1969.950	Layanan Dukungan Manajemen Eselon I		1 layanan	Rp2.574.525.000
051	Penyusunan rencana program; dan Penyusunan rencana anggaran		1 Tahun	Rp195.666.000
052	Pelaksanaan Pemantauan dan Evaluasi		1 Tahun	Rp87.419.000
054	Pengelolaan keuangan		1 Tahun	Rp382.323.000
057	Pengelolaan kepegawaian		1 Tahun	Rp193.097.000
058	Pelayanan umum dan perlengkapan		1 Tahun	Rp727.084.000
061	Pelayanan organisasi, tata laksana, dan reformasi birokrasi		1 Tahun	Rp988.936.000
1969.951	Layanan Sarana dan Prasarana Internal		1 layanan	Rp164.028.000
053	Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran		1 Tahun	Rp164.028.000
1969.994	Layanan Perkantoran		1 layanan	Rp3.293.610.000
001	Gaji dan Tunjangan		1 Tahun	Rp1.481.952.000
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor		1 Tahun	Rp1.811.658.000
5031	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian			Rp183.392.000
	Sasaran Kegiatan	SK T4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat		
	Indikator Kinerja kegiatan	IKK T4.1 Persentase penurunan Kecelakaan Kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Sumatera Bagian Barat (%)	100	
5031.001	Kebijakan, Norma, Standar, Pedoman, Kriteria dan Prosedur Di Bidang Keselamatan Perkeretaapian		1 Dokumen	Rp183.392.000
052	Monitoring dan Evaluasi		1 Tahun	Rp183.392.000

Matriks Kinerja dan Pendanaan
Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat
Tahun Anggaran 2021 – 2024

Kode	Uraian	Program / Sasaran Program / Kegiatan / Sasaran Kegiatan / Indikator	Target				Indikasi Pendanaan			
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
022.08.GA	**Program**	**Program Infrastruktur Konektivitas**					**Rp212.284.893.000**	**Rp310.501.067.353**	**Rp481.508.790.962**	**Rp1.547.245.852.055**
4643		**Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian**					**-**	**Rp2.500.000.000**	**Rp305.424.374.312**	**Rp414.286.561.469**
	Sasaran Kegiatan	SK T1 Meningkatkan Konektivitas Prasarana Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat								
Indikator Kinerja Kegiatan		IKK T1.1 Jumlah panjang pembangunan jalur KA baru dan reaktivasi yang selesai (Km'sp)	-	7,4	8,96	10,4				
CBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian					-	-	Rp100.000.000.000	Rp107.800.000.000
CBA.001		Jalur Kereta Api (Km'sp)	-	-	6	6	-	-	Rp100.000.000.000	Rp107.800.000.000
RBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian (Prioritas Nasional)					-	Rp2.500.000.000	Rp205.424.374.312	Rp306.486.561.469
RBA.001		Jalur Kereta Api (Km'sp)	-	7,4	2,96	4,4	-	Rp2.500.000.000	Rp135.500.039.371	Rp203.250.059.057
RBA.002		Jembatan Kereta Api	-	-	0	1	-	-	Rp51.210.058.503	Rp76.815.087.755
RBA.004		Stasiun kereta Api	-	-	0	1	-	-	Rp5.125.333.125	Rp7.687.999.688
RBA.005		Persinyalan Perkeretaapian	-	-	0	1	-	-	Rp3.300.000.000	Rp3.300.000.000
RBA.008		Infrastruktur Perkeretaapian (paket)	-	-	0	1	-	-	Rp10.288.943.313	Rp15.433.414.969
4641		**Pelayanan Transportasi Perkeretaapian**					**Rp209.125.765.000**	**Rp304.527.765.853**	**Rp172.277.890.000**	**Rp1.128.786.921.521**
	Sasaran Kegiatan	SK T2 Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat								
Indikator Kinerja Kegiatan		IKK T2.1 Jumlah panjang peningkatan Jalur KA (Km'sp)	52,75	6	6	33,8				
	Sasaran Kegiatan	SK T3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat								

Indikator Kinerja Kegiatan		IKK T3.3 Persentase realisasi perjalanan KA Perintis di Wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (%)	100	100	100	100				
BAH		Pelayanan Publik Lainnya					Rp11.550.000.000	-	-	-
BAH.001		Subsidi Perintis Perkeretaapian (Layanan)	2	-	-	-	Rp11.550.000.000	-	-	-
CBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian					Rp5.507.200.000	-	-	-
CBA.001		Jalur Kereta Api (Paket)	1	-	-	-	Rp5.507.200.000	-	-	-
QAH		Pelayanan Publik Lainnya					Rp38.000.000.000	Rp38.000.000.000	Rp39.900.000.000	Rp41.895.000.000
QAH.001		Subsidi Perintis Perkeretaapian (Prioritas Nasional) (Layanan)	2	2	2	2	Rp38.000.000.000	Rp38.000.000.000	Rp39.900.000.000	Rp41.895.000.000
RBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian (Prioritas Nasional)					Rp153.972.565.000	Rp266.143.765.853	Rp131.993.890.000	Rp1.086.507.921.521
RBA.001		Jalur Kereta Api (Km'sp)	52,75	6	6	33,8	Rp138.145.448.000	Rp39.242.197.500	Rp9.358.882.500	Rp388.417.426.271
RBA.002		Jembatan Kereta Api (paket)	2	-	9	34	Rp15.827.117.000	-	Rp90.849.770.000	Rp569.912.330.000
RBA.003		Terowongan Kereta Api (Paket)	-	-	-	1	-	-	-	Rp104.140.000.000
RBA.004		Stasiun Kereta Api (Paket)	-	1	-	4	-	Rp11.017.900.000	-	Rp10.429.282.750
RBA.005		Persinyalan Perkeretaapian (Paket)	-	1		1	-	Rp197.790.488.353	Rp18.412.017.500	Rp13.608.882.500
RBA.008		Infrastruktur Perkeretaapian (Paket)	-	1	1	-	-	Rp18.093.180.000	Rp13.373.220.000	-
ABF		Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana					Rp96.000.000	Rp384.000.000	Rp384.000.000	Rp384.000.000
ABF.005		Penyusunan Dokumen Lingkungan (Dokumen)	1	4	4	4	Rp96.000.000	Rp384.000.000	Rp384.000.000	Rp384.000.000
4642		**Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian**					**Rp451.732.000**	**Rp523.484.000**	**Rp575.832.400**	**Rp633.415.640**
CDA		OM Prasarana Bidang Perkeretaapian					Rp451.732.000	Rp523.484.000	Rp575.832.400	Rp633.415.640
CDA.002		Perawatan Prasarana Perkeretaapian (km)	1	1	1	1	Rp451.732.000	Rp523.484.000	Rp575.832.400	Rp633.415.640
4644		**Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian**					**Rp2.707.396.000**	**Rp2.949.817.500**	**Rp3.230.694.250**	**Rp3.538.953.425**
	Sasaran Kegiatan	SK T3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat								
Indikator Kinerja Kegiatan		IKK T3.1 Jumlah penumpang KA di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (Penumpang)								
		IKK T3.2 Jumlah angkutan barang di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat (Ton)								

	Sasaran Kegiatan	SK T4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat								
Indikator Kinerja Kegiatan		IKK T4.1 Persentase penurunan Kecelakaan Kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Sumatera Bagian Barat (%)	100	100	100	100				
		IKK T4.2 Jumlah Lokasi dan Kegiatan Peningkatan Keselamatan (Kegiatan/Lokasi)								
EAL		Layanan Monitoring dan Evaluasi Internal					Rp1.456.616.000	Rp1.573.958.300	Rp1.717.249.130	Rp1.874.163.793
EAL.001		Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan kereta Api (Layanan)	1	1	1	1	Rp537.116.000	Rp562.508.000	Rp604.653.800	Rp650.308.930
EAL.002		Monitoring dan Evaluasi Bidang Sarana Perkeretaapian (Layanan)	1	1	1	1	Rp326.450.000	Rp359.095.000	Rp395.004.500	Rp434.504.950
EAL.003		Monitoring dan Evaluasi Bidang Prasarana Perkeretaapian (Layanan)	1	1	1	1	Rp359.809.000	Rp395.790.300	Rp435.369.330	Rp478.906.263
EAL.004		Monitoring dan Evaluasi Bidang Keselamatan Perkeretaapian (Layanan)	1	1	1	1	Rp233.241.000	Rp256.565.000	Rp282.221.500	Rp310.443.650
EAH		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal					Rp1.250.780.000	Rp1.375.859.200	Rp1.513.445.120	Rp1.664.789.632
EAH.001		Layanan Urusan Organisasi (Layanan)	1	1	1	1	Rp340.919.000	Rp375.011.000	Rp412.512.100	Rp453.763.310
EAH.002		Layanan tata Kelola Internal (Layanan)	1	1	1	1	Rp909.861.000	Rp1.000.848.200	Rp1.100.933.020	Rp1.211.026.322
022.08.WA	**Program**	**Program Dukungan Manajemen**					**Rp8.577.419.000**	**Rp9.495.080.553**	**Rp10.255.285.748**	**Rp11.065.111.463**
	Sasaran Kegiatan	SK T5 Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Sumatera Bagian Barat								
Indikator Kinerja Kegiatan		IKK T5.1 Persentase Penyerapan Anggaran (%)	96,55	95	95	95				
4601		**Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Perkeretaapian**					**Rp8.392.931.000**	**Rp9.292.143.553**	**Rp10.032.055.048**	**Rp10.819.557.693**
EAA		Layanan Perkantoran					Rp4.357.540.000	Rp5.006.983.153	Rp5.367.501.768	Rp5.764.072.245
EAA.001		Gaji dan Tunjangan (layanan)	1	1	1	1	Rp2.955.743.000	Rp3.605.186.153	Rp3.965.704.768	Rp4.362.275.245
EAA.002		Operasional dan Pemeliharaan Kantor (layanan)	1	1	1	1	Rp1.401.797.000	Rp1.401.797.000	Rp1.401.797.000	Rp1.401.797.000
EAB		Layanan Perencanaan dan Penganggaran Internal					Rp405.957.000	Rp457.533.000	Rp503.286.300	Rp553.614.930
EAB.001		Layanan Perencanaan (layanan)	1	1	1	1	Rp405.957.000	Rp457.533.000	Rp503.286.300	Rp553.614.930
EAC		Layanan Umum					Rp2.110.433.000	Rp2.159.007.000	Rp2.328.064.540	Rp2.487.627.834
EAC.001		Layanan Organisasi dan Rumah Tangga (layanan)	1	1	1	1	Rp2.110.433.000	Rp2.159.007.000	Rp2.328.064.540	Rp2.487.627.834
EAL		Layanan Monitoring dan Evaluasi Internal					Rp1.519.001.000	Rp1.668.620.400	Rp1.833.202.440	Rp2.014.242.684

EAL.001		Layanan Monitoring dan Evaluasi Bidang Perencanaan	1	1	1	1	Rp387.893.000	Rp426.682.000	Rp469.350.200	Rp516.285.220
EAL.002		Layanan Monitoring dan Evaluasi Bidang Keuangan	1	1	1	1	Rp1.131.108.000	Rp1.241.938.400	Rp1.363.852.240	Rp1.497.957.464
4603		**Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian**					**Rp184.488.000**	**Rp202.937.000**	**Rp223.230.700**	**Rp245.553.770**
EAI		Layanan Kehumasan dan Protokoler					Rp184.488.000	Rp202.937.000	Rp223.230.700	Rp245.553.770
EAI.001		Layanan Kehumasan dan Protokoler (layanan)	1	1	1	1	Rp184.488.000	Rp202.937.000	Rp223.230.700	Rp245.553.770