



## KATA PENGANTAR

Dalam rangka mendukung penyelenggaraan tupoksi Dinas Perhubungan Provinsi Bali dalam mewujudkan konektivitas di Provinsi Bali yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah perlu dilakukan perencanaan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi yang komprehensif dan aplikatif.

Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan merupakan dokumen penting dalam proses perencanaan penelitian dan pengembangan bidang transportasi yang berisikan tujuan, target, sasaran strategis serta kebijakan dan program yang realistis untuk periode 3 tahun. Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2024 - 2026 ini mengacu Peraturan Menteri Dalam Negeri 86 Tahun 2017 Pasal 110, Keputusan Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan Nomor : 145 Tahun 2020 Tentang Penetapan Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2020 – 2024. Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2024 – 2026 dipergunakan sebagai pedoman dan acuan perencanaan bagi Dinas Perhubungan untuk (1) menyusun dan menetapkan rencana lima tahun (Renstra); (2) Penyusunan dan menetapkan rencana kerja tahunan (Renja) dan Penyusunan Rencana Kerja Anggaran (RKA) (3) Pelaksanaan Rencana Kerja Tahunan; (4) Pemantauan dan evaluasi dibidang penelitian dan pengembangan Transportasi yang akan dibiayai oleh APBD.

Dalam kesempatan ini, kami menyampaikan ucapan terima kasih kepada seluruh jajaran Pejabat Dinas Perhubungan Provinsi Bali (Sekretaris, Kepala Bidang, dan Kepala UPTD) sebagai tim penyusun Renstra yang telah memberikan substansi, data dan sumbang saran dalam penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Tahun 2024 - 2026.

Demikian Rencana Strategis ini kami susun, semoga dapat dijadikan pedoman dalam proses perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi Program / Kegiatan periode 2024 – 2026. Pada akhirnya dengan segala kekurangan dari sempurna, kami mohon maaf sebesar-besarnya.

Bali, 6 Januari 2023

Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Bali



**Dr. Ir. I Gde Wayan Samsi Gunarta, M.Appl.Sc.**

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP.

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI .....	ii
BAB I. PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Landasan Hukum .....	2
1.3 Maksud dan Tujuan .....	4
1.4 Sistematika Penulisan .....	5
BAB II. GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI BALI	6
2.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Bali	6
2.2 Sumber Daya Dinas Perhubungan Provinsi Bali .....	11
2.3 Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Provinsi Bali .....	14
2.4 Tantangan dan Peluang Pengembangan Pelayanan Dinas Perhubungan Provinsi Bali .....	19
BAB III. PERMASALAHAN DAN ISU – ISU STRATEGIS	26
3.1 Permasalahan Transportasi .....	26
3.2 Telaahan Visi, misi dan Program Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Terpilih .....	29
3.3 Telaahan Renstra K/L dan Renstra Provinsi/ Kabupaten/ Kota .....	33
3.4 Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah dan KLHS .....	37
3.5 Isu – isu Strategis .....	38
BAB IV. TUJUAN DAN SASARAN .....	41
4.1 Tujuan dan Sasaran .....	41
BAB V. STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN .....	46
5.1 Strategi .....	46
5.2 Kebijakan .....	50

BAB VI. RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN, INDIKATOR KINERJA, KELOMPOK SASARAN DAN PENDANAAN INDIKATIF	.....	52
6.1 Rencana Program, Kegiatan dan Indikator Kinerja	.....	52
6.2 Indikator Kinerja	.....	57
6.3 Kelompok Sasaran dan Pendanaan Indikatif	.....	60
BAB VII. KINERJA PENYELENGGARAAN URUSAN	.....	61
BAB VIII. PENUTUP	.....	67

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

Rencana Strategis (RENSTRA) Perangkat Daerah adalah Dokumen Perencanaan dari Perangkat Daerah untuk periode 3 (tiga) tahun yang memuat Tujuan, Sasaran, Indikator Sasaran, Kebijakan, Program dan Kegiatan pembangunan yang disusun sesuai dengan Tugas dan Fungsi Perangkat Daerah serta berpedoman kepada RPD Provinsi Bali Tahun 2024-2026. Menurut amanat Peraturan Menteri Dalam Negeri 86 Tahun 2017 tentang Tata Cara Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Pembangunan Daerah, Tata Cara Evaluasi Rancangan Peraturan Daerah, Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, serta Tata Cara Perubahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, dan Rencana Kerja Pemerintah Daerah. Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Provinsi Bali 2024-2026 disusun dengan mengacu kepada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 86 Tahun 2017, dimana menurut Pasal 13 Permendagri 86 Tahun 2017 Renstra Perangkat Daerah memuat Tujuan, Sasaran, Program, Kegiatan dan Sub Kegiatan pembangunan dalam rangka pelaksanaan Urusan Pemerintahan Wajib dan/atau Urusan Pemerintahan Pilihan sesuai dengan tugas dan fungsi setiap Perangkat Daerah, yang disusun berpedoman kepada RPJMD Semesta Berencana dan bersifat indikatif. Peraturan Menteri Dalam Negeri 90 Tahun 2019 Tentang Klasifikasi, Kodefikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah, Dinas Perhubungan Provinsi Bali, melaksanakan 4 (empat) Program Urusan Pemerintahan, dimana program tersebut adalah :

1. Program Penunjang Urusan Pemerintah Daerah Provinsi;
2. Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Program Pengelolaan Pelayaran;
4. Program Pengelolaan Perkeretaapian.

Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2024 – 2026 menjabarkan berbagai strategi untuk mencapai konektivitas pelayanan transportasi serta keselamatan dan keamanan transportasi. Tentunya berbagai isu strategis yang muncul dalam pencapaian tujuan tersebut sehingga Dinas Perhubungan Provinsi Bali bertugas memberikan dukungan dalam bentuk program dan kegiatan untuk mencapai transportasi yang handal, aman dan lancar.

Arah pembangunan transportasi adalah terwujudnya sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien dalam menunjang pergerakan dinamika pembangunan, mendukung

mobilitas, pola distribusi, pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional. Pemerintah pusat dan daerah, berperan untuk menetapkan rencana komprehensif integral sesuai dengan kewenangan masing-masing dalam satu kesatuan perencanaan makro transportasi nasional yang berkesinambungan (*Sustainable Transport*). Transportasi yang berfungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana, prasarana, yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi. Karenanya sistem transportasi harus dibina agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang serta sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa; mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih mantap.

Penyusunan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi Bali 2024-2026 ini harus mencerminkan dan dapat menjawab Rencana Pembangunan Daerah yang tertuang dalam RPD Provinsi Bali Tahun 2024-2026. Secara garis besar untuk Program Prioritas yang menjawab pada Tujuan V RPD Provinsi Bali, sedangkan yang sifatnya mendukung Rencana Pembangunan Daerah dan merupakan Tusi Dinas Perhubungan Provinsi Bali seluruhnya dituangkan pada BAB VI RPD Provinsi Bali.

## **1.2. Landasan Hukum**

RENSTRA Dinas Perhubungan Provinsi Bali disusun berdasarkan peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2021 tentang Harmonisasi Peraturan Perpajakan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 246, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6736).
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421).
3. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 12, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6760).
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) Sebagaimana telah

diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-undang Nomor 9 Tahun 2015 Tentang Perubahan Kedua atas Undang – undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679)

5. Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4598).
6. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah;
7. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024.
8. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 86 Tahun 2017 tentang tata cara perencanaan, pengendalian dan evaluasi Pembangunan daerah, tata cara evaluasi rancangan peraturan Daerah tentang rencana pembangunan jangka panjang daerah Dan rencana pembangunan jangka menengah daerah, serta Tata cara perubahan rencana pembangunan jangka panjang Daerah, rencana pembangunan jangka menengah daerah, dan Rencana kerja pemerintah daerah.
9. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2020 tentang Pedoman Penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2021;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2013 tentang SPM bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/kota;
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024;
12. Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 2 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun 2005-2025;
13. Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 3 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun 2018-2023;
14. Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 3 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 16 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bali Tahun 2009-2029;

15. Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 1 Tahun 2021 tentang Perubahan Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 10 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah;
16. Peraturan Gubernur Bali Nomor 71 Tahun 2022 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Perangkat Daerah di Lingkungan Pemerintah Provinsi Bali;
17. Peraturan Gubernur Bali Nomor 72 Tahun 2022 tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah di Lingkungan Pemerintah Provinsi Bali.

### **1.3. Maksud dan Tujuan**

Maksud disusunnya Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Provinsi Bali tahun 2024 - 2026 adalah :

1. Sebagai landasan dalam melaksanakan kegiatan yang telah disusun secara sistematis dan bertahap.
2. Sebagai acuan resmi bagi seluruh jajaran dalam menentukan prioritas program yang akan dilaksanakan selama lima tahun.
3. Sebagai tolak ukur pencapaian rencana yang telah disusun dapat mencapai hasil yang telah ditetapkan.

Adapun tujuan disusunnya Rencana Strategis (Renstra) Perhubungan Provinsi Bali tahun 2024 - 2026 adalah :

1. Untuk mengarahkan jajaran Dinas Perhubungan Provinsi Bali dalam rumusan sasaran, kebijaksanaan, program dan kegiatan.
2. Untuk memandu pelaksanaan/merealisasikan program dan kegiatan sehingga selalu sejalan dengan upaya mewujudkan visi dan misi yang telah disusun.
3. Menyelaraskan program dan kegiatan yang akan dilaksanakan Dinas Perhubungan dengan Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Provinsi Bali 2024 - 2026.

#### 1.4. Sistematika Penulisan

Sistematika penyusunan Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2024 – 2026 ini masih mengacu pada Pasal 111 Peraturan Menteri Dalam Negeri 86 Tahun 2017 tentang Tentang Tata Cara Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Pembangunan Daerah, Tata Cara Evaluasi Rancangan Peraturan Daerah Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, Serta Tata Cara Perubahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, dan Rencana Kerja Pemerintah Daerah, dimana sistematika penyusunannya adalah sebagai berikut:

BAB I	: PENDAHULUAN
BAB II	: GAMBARAN PELAYANAN PERANGKAT DAERAH
BAB III	: PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS PERANGKAT DAERAH
BAB IV	: TUJUAN DAN SASARAN
BAB V	: STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN
BAB VI	: RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN
BAB VII	: KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN
BAB VIII	: PENUTUP
LAMPIRAN	

## BAB II

### GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI BALI

#### 2.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Bali

Berdasarkan Peraturan Gubernur Bali Nomor 71 Tahun 2022 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi, Serta Tata Kerja Perangkat Daerah di Lingkungan Pemerintah Provinsi Bali. Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal 26 Januari 2022 dan Peraturan Gubernur Nomor 72 Tahun 2022 Tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah di Lingkungan Pemerintah Provinsi Bali.

Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tipe A menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang Perhubungan. Dinas mempunyai tugas membantu Gubernur melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah, serta melaksanakan tugas dekonsentrasi sampai dengan dibentuk Sekretariat Gubernur sebagai Wakil Pemerintah Pusat dan melaksanakan tugas pembantuan sesuai bidang tugasnya.

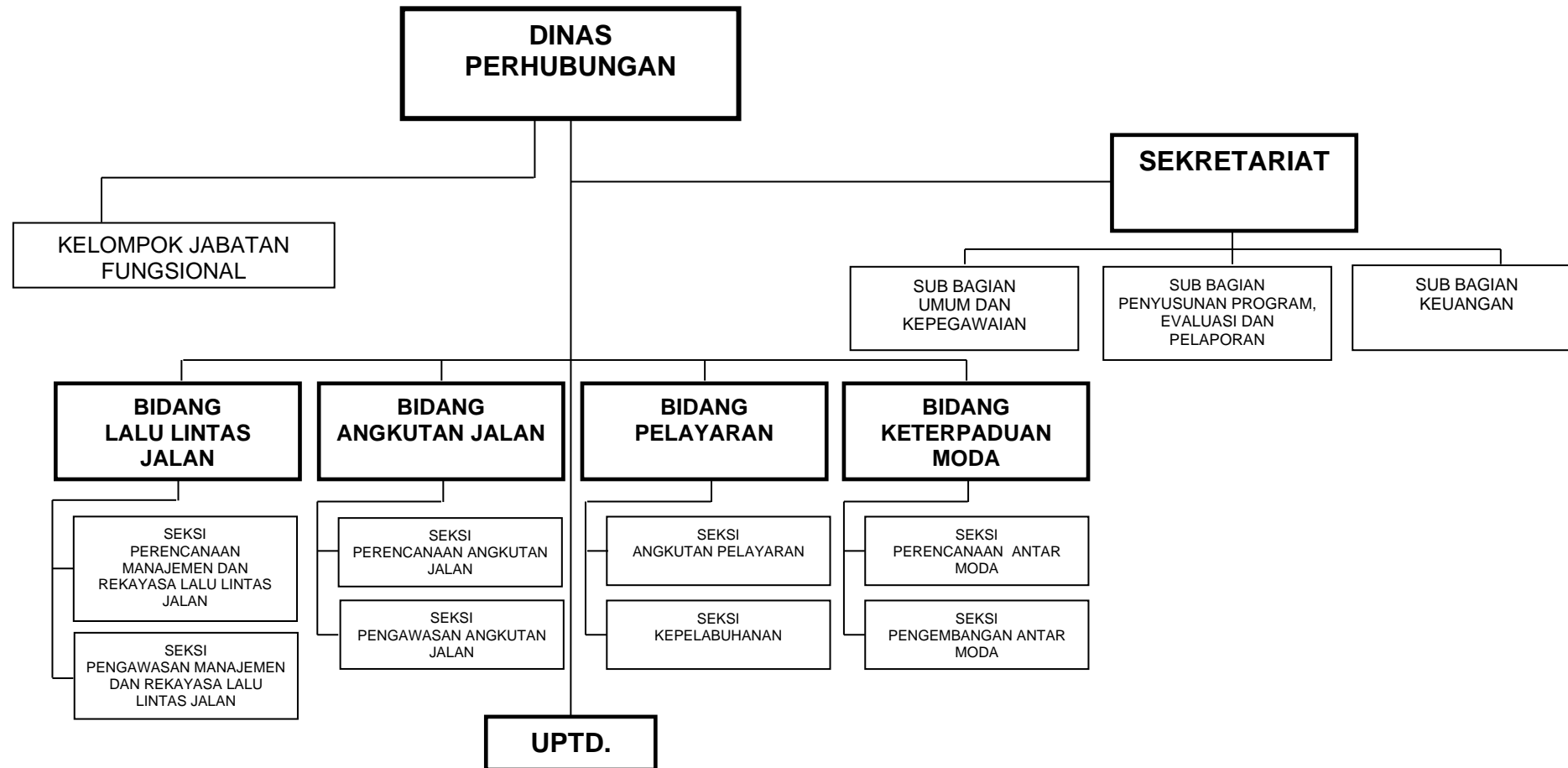
Dalam menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana dimaksud, Dinas mempunyai fungsi:

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan Provinsi;
  - b. Pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan Provinsi;
  - c. Penyelenggaraan administrasi Dinas bidang perhubungan;
  - d. Penyelenggaraan evaluasi dan pelaporan Dinas; dan
  - e. Penyelenggaraan fungsi lain yang diberikan oleh Gubernur terkait dengan tugas dan fungsinya.
- (1) Susunan organisasi Dinas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, terdiri atas :
- a. Sekretariat, membawahi :
    1. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
    2. Sub Bagian Penyusunan Program, Evaluasi dan Pelaporan;
    3. Sub Bagian Keuangan;
  - b. Bidang Lalu Lintas Jalan, membawahi :
    1. Seksi Perencanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
    2. Seksi Pengawasan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan;
  - c. Bidang Angkutan Jalan, membawahi :
    1. Seksi Perencanaan Angkutan Jalan;
    2. Seksi Pengawasan Angkutan Jalan;
  - d. Bidang Pelayaran, membawahi :
    1. Seksi Angkutan Pelayaran;

- 2. Seksi Kepelabuhanan;
  - e. Bidang Keterpaduan Moda, membawahi :
    - 1. Seksi Perencanaan Antar Moda;
    - 2. Seksi Pengembangan Antar Moda;
  - f. UPTD Dinas; dan
  - g. Kelompok Jabatan Fungsional;
- (2) Sekretariat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipimpin oleh Sekretaris, berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Kepala Dinas.
  - (3) Bidang dipimpin oleh Kepala Bidang yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas melalui Sekretaris.
  - (4) Sub Bagian dipimpin oleh Kepala Sub Bagian yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Sekretaris.
  - (5) Seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang.
  - (6) Struktur Dinas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam lampiran dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Gubernur ini.

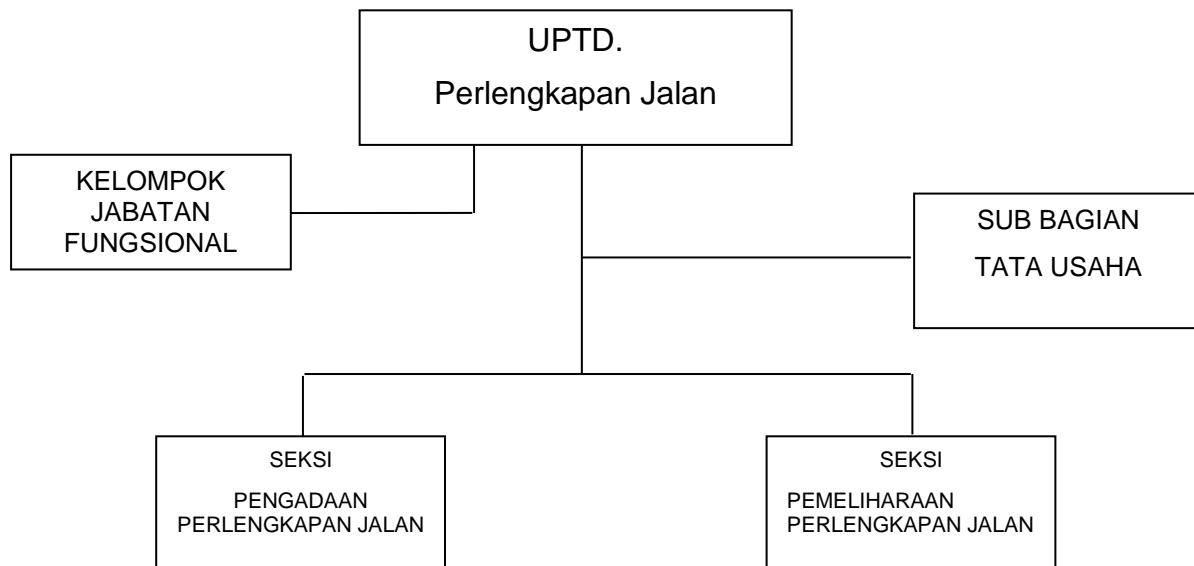
Secara lengkap diuraikan dalam struktur organisasi sebagai berikut :

Lampiran Peraturan Gubernur Bali Tanggal 26 Desember 2022 Nomor 71 Tahun 2022  
Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi, Serta Tata Kerja Perangkat Daerah di Lingkungan Pemerintah Provinsi Bali

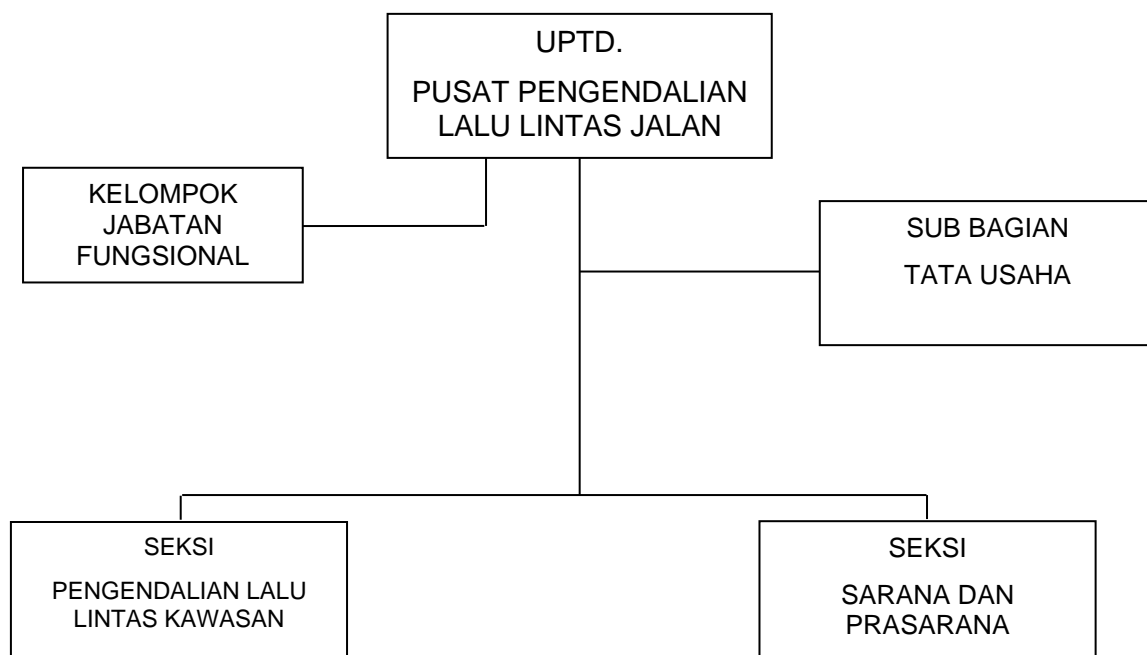


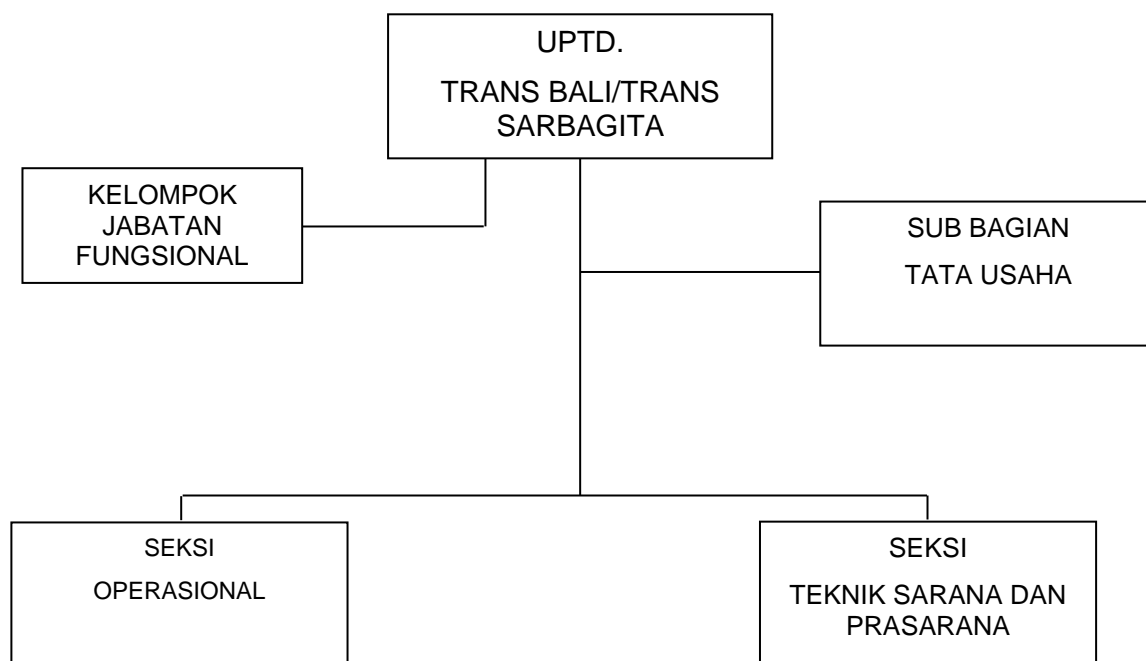
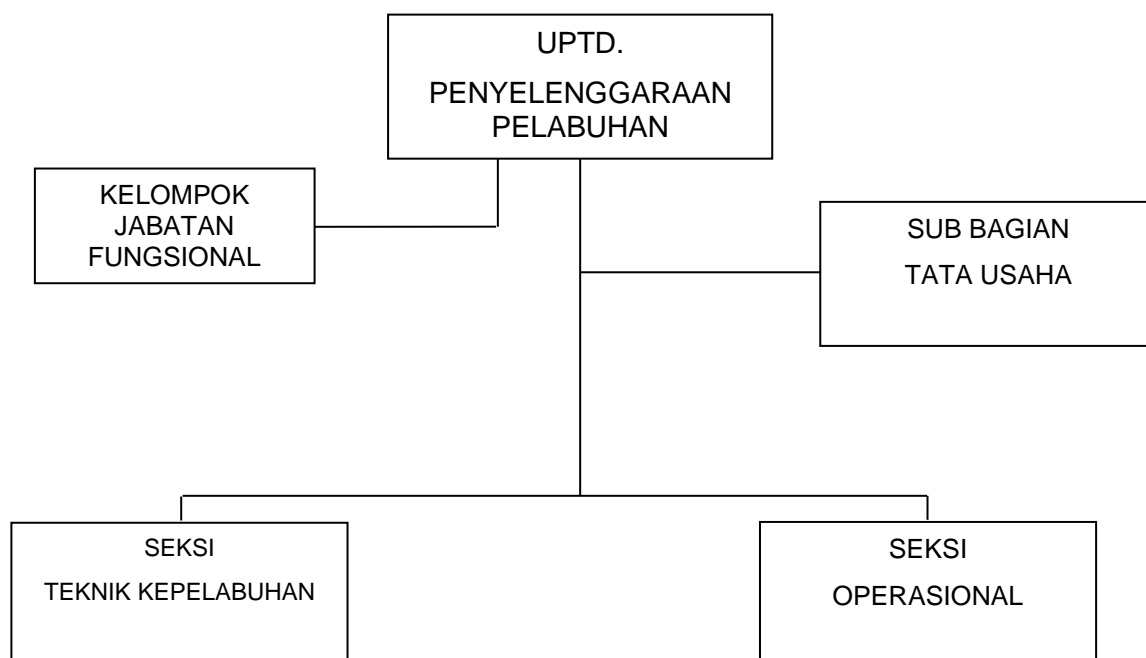
Peraturan Gubernur Nomor 72 Tahun 2022 Tentang Pembentukan Unit Pelaksana  
Teknis Daerah di Lingkungan Pemerintah Provinsi Bali

**A. UPTD. PERLENGKAPAN JALAN**



**B. UPTD. PUSAT PENGENDALIAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN**



**C. UPTD. TRANS BALI/TRANS SARBAGITA****D. UPTD. PENYELENGGARAAN PELABUHAN**

## 2.2 Sumber Daya Dinas Perhubungan Provinsi Bali

### Sumber Daya Manusia

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya Dinas didukung oleh pegawai baik yang berstatus Pegawai Negeri Sipil (PNS), Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS) dan Tenaga Kontrak. Uraian selengkapnya berdasarkan data kepegawaian terakhir bulan Desember tahun 2022 yang kami miliki adalah :

#### Pegawai yang berstatus Pegawai Negeri Sipil

➤ Kepala Dinas	: 1	Orang
➤ Sekretariat	: 15	Orang
➤ Bidang Pelayaran	: 8	Orang
➤ Bidang Angkutan Jalan	: 8	Orang
➤ Bidang Lalu Lintas	: 10	Orang
➤ Bidang Keterpaduan Moda	: 6	Orang
➤ UPTD Pusat Pengendali LLAJ	: 10	Orang
➤ UPTD Perlengkapan Jalan	: 9	Orang
➤ UPTD Trans Sarbagita	: 9	Orang
➤ UPTD Penyelenggaraan Pelabuhan	: 8	Orang
➤ Fungsional	: 2	Orang
<b><u>Total</u></b>	<b>: 86</b>	<b>Orang</b>

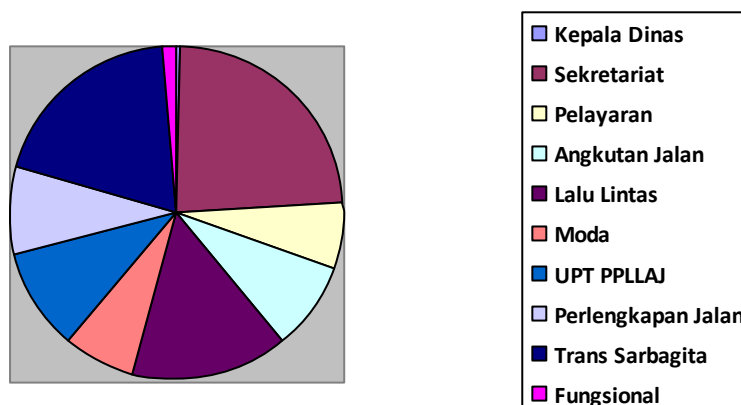
#### Calon Pegawai Negeri Sipil

➤ Sekretariat	: 1	Orang
➤ Bidang Pelayaran	: 1	Orang
➤ Bidang Angkutan Jalan	: 0	Orang
➤ Bidang Lalu Lintas	: 2	Orang
➤ Bidang Keterpaduan Moda	: 3	Orang
➤ UPTD Pusat Pengendali LLAJ	: 0	Orang
➤ UPTD Perlengkapan Jalan	: 0	Orang
➤ UPTD Trans Sarbagita	: 0	Orang
➤ UPTD Penyelenggaraan Pelabuhan	: 0	Orang
<b><u>Total</u></b>	<b>: 7</b>	<b>Orang</b>

## Tenaga Kontrak

➤ Sekretariat	: 37 Orang
➤ Bidang Pelayaran	: 5 Orang
➤ Bidang Angkutan Jalan	: 11 Orang
➤ Bidang Lalu Lintas	: 22 Orang
➤ Bidang Keterpaduan Moda	: 6 Orang
➤ UPTD Pusat Pengendali LLAJ	: 12 Orang
➤ UPTD Perlengkapan Jalan	: 10 Orang
➤ UPTD Trans Sarbagita	: 34 Orang
➤ UPTD Penyelenggaraan Pelabuhan	: 10 Orang
<b>Total</b>	<b>: 147 Orang</b>

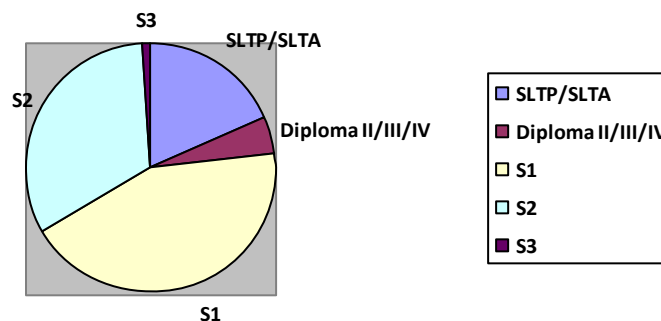
Bagan Sebaran Pegawai sesuai dengan Bidang dan UPTD Dinas Perhubungan  
Provinsi Bali



Tabel Sumber Daya Manusia (PNS) sesuai dengan Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah Orang	Keterangan
1	SLTP/SLTA/PAKET C	16	
2	Diploma II/III/IV	4	
3	S1	37	
4	S2	28	
5	S3	1	

Grafik Sumber Daya Manusia (PNS) sesuai dengan Tingkat Pendidikan



Sumber daya manusia Dinas Perhubungan Provinsi Bali memiliki satu (1) orang Doktor sebagai Kepala Dinas, Magister sejumlah 28 orang yaitu dalam bidang Transportasi, Hukum, Ekonomi, Administrasi, dan lain-lain, Sarjana sejumlah 37 orang di bidang Hukum, Ekonomi, Akuntansi, Komputer, Teknik, Olahraga, dan lain-lain, serta Ahli Madya berjumlah 4 orang di bidang Transportasi, Akuntansi, Ekonomi dan lain-lain.

#### Asset/Modal

Pada tahun 2022, Dinas Perhubungan memiliki Aset Tetap sebagai berikut; Aset Tetap Tanah, Gedung dan Bangunan, Peralatan dan Mesin, Jalan, Irigasi dan Jaringan serta aset tetap lainnya.

Aset Tetap tersebut dapat ditampilkan seperti pada tabel berikut.

No	Nama Aset	Jumlah	Satuan	Keterangan
1	Tanah	8	Bidang	
2	Peralatan dan Mesin			
	- Alat-Alat Angkutan	43	unit	
	- Alat bengkel dan alat ukur	17	unit	
	- Alat kantor dan rumah tangga	330	unit	
	- Alat studio dan alat komunikasi	158	unit	
	- Alat laboratium	5	unit	
	- Komputer	162	unit	
3	Gedung dan Bangunan			
	- Bangunan gedung	80	unit	
	- Monumen	2	unit	
4	Jalan, Irigasi dan Jaringan			
	- Jaringan	1	unit	
5	AsetTetap Lainnya			
	- Bahan perpustakaan	60	buku	
	- Barang bercorak kesenian/kebudayaan/olahraga	3	unit	

### **Unit Usaha**

Dinas Perhubungan memiliki 2 unit usaha (penghasil), terdiri atas layanan angkutan umum Trans Sarbagita melalui penjualan tiket bus Trans Sarbagita serta pengelolaan kantin sejumlah 1 (satu) unit.

### **2.3 Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Provinsi Bali**

Pelayanan urusan wajib di bidang perhubungan sebagian besar merupakan pelayanan pembangunan/penyediaan infrastruktur dengan wujud dan aktifitas yang nyata secara fisik antara lain berupa penyediaan infrastruktur sektor transportasi darat, laut dan udara, sehingga sektor transportasi merupakan infrastruktur penting dalam pembangunan Transportasi Bali secara keseluruhan.

Transportasi merupakan “urat nadi” perekonomian, dan memegang peranan penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. Untuk Provinsi Bali khususnya, yang perekonomiannya sangat tergantung dari sektor pariwisata, segenap usaha dan upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Bali dalam menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan untuk mendukung pengembangan pariwisata Bali. Perkembangan Kepariwisata di Bali yang telah berkembang dengan demikian pesat dengan menjadikan Bali sebagai pusat bisnis/perdagangan dan kebudayaan haruslah diimbangi pula dengan penyediaan sarana dan prasarana (infrastruktur) yang layak dan memadai, sehingga selain untuk mendukung pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, penyediaan infrastruktur juga dilaksanakan dalam rangka mendukung pengembangan pariwisata Bali yang secara langsung telah memberikan dampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Bali. Hal ini sesuai dengan kebijakan pengembangan koridor ekonomi Bali – Nusa Tenggara sebagai pintu gerbang pariwisata dan pendukung pangan nasional, dimana dalam mendukung persepektif nasional, Provinsi Bali merupakan pintu gerbang kegiatan utama pariwisata di Indonesia yang memerlukan adanya pemenuhan kebutuhan infrastruktur dalam rangka peningkatan konektivitas (infrastruktur) untuk mendukung kegiatan pengembangan ekonomi utama pariwisata.

Pembangunan transportasi di Bali juga berperan sebagai urat nadi kehidupan dibidang sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan dan diarahkan pada terwujudnya Tatanan Transportasi Wilayah (TATRAWIL) Bali dalam satu kesatuan Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) yang andal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, aman, lancar, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah Bali. Pengembangan wilayah dan pusat

perkotaan nasional diserasikan dengan sistem jaringan transportasi, sistem jaringan prasarana dan sarana, dan memperhatikan peruntukan ruang kawasan budidaya di wilayah sekitarnya, baik yang ada sekarang maupun yang direncanakan sehingga pengembangannya dapat meningkatkan kualitas pemanfaatan ruang yang ada, dimana jaringan prasarana dan sarana dikembangkan sesuai dengan kebutuhan dan menunjang fungsi pusat perkotaan dalam wilayah nasional, sehingga pelayanan prasarana dan sarana dapat menjangkau seluruh masyarakat termasuk di kawasan perdesaan.

Adanya kesenjangan pembangunan Bali Utara dan Bali Selatan menuntut adanya perbedaan orientasi strategi pembangunan transportasi dan komunikasi di kedua wilayah. Kondisi topografi Pulau Bali yang ditengah-tengahnya merupakan pegunungan membentang dari ujung Barat sampai ujung Timur dan wilayah Nusa Penida, memberikan hambatan/tantangan yang cukup berat dalam upaya meningkatkan kelancaran distribusi barang dan jasa antar wilayah. Mengingat keterbatasan daya dukung lingkungan, pembangunan transportasi di wilayah Bali Selatan perlu diarahkan pada strategi penataan dan optimalisasi sarana dan prasarana yang ada dengan konsep aglomerasi. Sementara di wilayah Bali Utara perlu lebih ditekankan kepada pembangunan dan pengembangan infrastruktur untuk mendorong pertumbuhan wilayah tersebut dengan tidak mengabaikan prinsip optimalisasi prasarana dan konsep aglomerasi "*One Island Management*".

Tabel 2.1 Pencapaian Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2018 – 2021

No.	Indikator Kinerja	Target Renstra				Realisasi Capaian			
		2018	2019	2020	2021	2018	2019	2020	2021
1	Persentase Angkutan Jalan yang tertib	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2	Load Faktor Angkutan Umum Trans Sarbagita	35%	40%	41%	41%	36%	44.17%	15.37%	32.80%
3	Persentase Pelayanan yang tertib administrasi dan operasional	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
4	Jumlah dokumen perencanaan dan pengembangan	2	3	3	3	2	3	3	3
5	Meningkatnya Tingkat Pelayanan Ruas Jalan	C	C	C	C	C	C	C	C
6	Meningkatnya Tingkat Pelayanan di Persimpangan	C	C	C	C	C	C	C	C
7	Persentase tertib operasional LLAJ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 2.2 Anggaran dan Realisasi Pendanaan Pelayanan Perangkat Daerah Dinas Perhubungan Provinsi Bali

No	Uraian	Anggaran			Realisasi		
		2019	2020	2021	2019	2020	2021
1	Belanja Tidak Langsung	13.500.470.316	16.544.372.379	-	12.503.052.646	16.111.770.564	-
2	Belanja Gaji dan Tunjangan ASN	-	-	15.455.707.087	-	-	14.431.277.866

Tabel 2.3 Pencapaian Sasaran Kinerja Perangkat Daerah Tahun 2019-2021

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target 2021	Realisasi Capaian
1	Terwujudnya Sistem Transportasi yang berkelanjutan	Jumlah dokumen perencanaan dan pengembangan	100%	100%
2	Terwujudnya Infrastruktur Perhubungan yang memadai	Jumlah infrastruktur Transportasi publik dalam kualitas baik	10	9
3	Terwujudnya Transportasi yang lancar	Tingkat pelayanan ruas jalan	C	C
		Tingkat pelayanan simpang	C	C
		Persentase penerapan manajemen keselamatan di pelabuhan pengumpan regional	100%	100%
		Persentase Pelayanan Angkutan Umum Trans Sarbagita	60%	72,5%
		Waktu operasional pelabuhan pengumpan regional	12 Jam	12 Jam
4	Terwujudnya Transportasi yang berkeselamatan	Persentase Lalu Lintas Angkutan Jalan yang berkeselamatan	90%	90%
		Terwujudnya peningkatan pelayanan angkutan	100%	100%

### Analisis Tabel 2.1

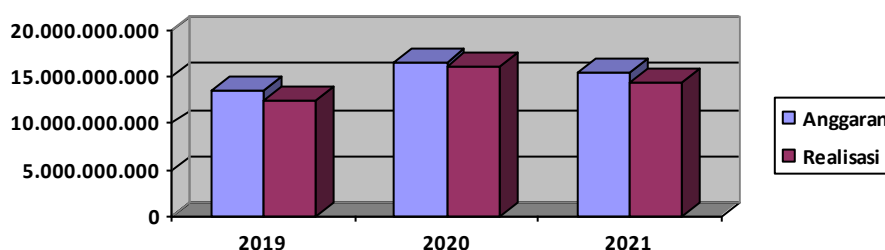
Pada tabel 2.1 menunjukkan bahwa capaian beberapa indikator kinerja yakni Persentase Angkutan Jalan yang tertib, Persentase pelayanan yang tertib administrasi dan operasional, Meningkatnya Tingkat Pelayanan Ruas Jalan, Meningkatnya Tingkat Pelayanan di Persimpangan secara umum tercapai ditandai dengan pencapaian persentase yang maksimal (100%). Sementara beberapa indikator yang pencapaiannya masih terdapat permasalahan seperti Jumlah dokumen perencanaan dan pengembangan, Persentase tertib operasional LLAJ menunjukkan pencapaian yang belum maksimal. Disamping itu ada juga pencapaian yang masih kurang dari target yakni Load Faktor angkutan umum Trans Sarbagita, yakni pada tahun berikutnya tahun 2020 dan 2021.

Pencapaian penurunan yang terjadi pada indikator Load Faktor Trans Sarbagita 15,37% pada tahun 2020 dan 32,80% pada tahun 2021, hal ini disebabkan karena adanya Permasalahan Covid-19, sehingga dalam kondisi ini terjadinya capaian Load Faktor yang belum memenuhi target.

### Analisis Tabel 2.2

Alokasi anggaran pada Dinas Perhubungan Provinsi Bali dari tahun ke tahun menunjukkan penurunan serta peningkatan. Alokasi dan penyerapan anggaran Dinas Perhubungan Provinsi Bali digambarkan dalam grafik di bawah.

Grafik Anggaran dan Realisasi Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2019 - 2021



Seperti pada tabel 2.2 anggaran tahun 2020 mengalami kenaikan dari tahun 2019 sebesar 22,5% dan di tahun 2021 mengalami penurunan sebesar 6,9%.

### Analisis Tabel 2.3

Bila dilihat dari pencapaian sasaran pada tahun 2021 di setiap indikator kinerja yang terdapat pada Dinas Perhubungan Provinsi sudah menunjukkan kondisi yang baik. Karena di beberapa kegiatan pada tabel diatas realisasi dari pada capaian sudah mencapai 100%, sehingga perlu kiranya dipertahankan agar

peningkatan yang terjadi pada tahun sebelumnya tetap terjaga dengan baik. Namun ada beberapa indikator belum mencapai maksimal, yaitu pada indikator Jumlah infrastruktur Transportasi publik dalam kualitas baik dan Persentase Pelayanan Angkutan Umum Trans Sarbagita.

#### 2.4 Tantangan dan Peluang Pengembangan Pelayanan Dinas Perhubungan Provinsi Bali

Mengacu pada Perda No 3 Tahun 2020 tentang RTRWP Bali Tahun 2009-2029, Pasal 1 ketentuan no. 22 menyebutkan bahwa Rencana umum tata ruang adalah rencana tata ruang yang dibedakan menurut wilayah administrasi pemerintahan, secara hierarki terdiri atas rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten, dan rencana tata ruang wilayah kota.

Tabel 2.1 Kawasan Strategis Provinsi

No	Kawasan Strategis Provinsi (KSP)	Ket
1	Kawasan Niti Mandala dan Sekitarnya di Kota Denpasar.	<b>KSP dalam bentuk Kawasan Pusat Pemerintahan Provinsi</b>
2	KSPD Candikusuma di Kabupaten Jembrana	<b>KSP dalam bentuk Kawasan Strategis Pariwisata Daerah (KSPD)</b>
3	KSPD Perancak di Kabupaten Jembrana	
4	KSPD Soka di Kabupaten Tabanan	
5	KSPD Tanah Lot di Kabupaten Tabanan	
6	KSPD Canggu di Kabupaten Badung	
7	KSPD Kuta di Kabupaten Badung	
8	KSPD Nusa Dua di Kabupaten Badung	
9	KSPD Sanur di Kota Denpasar	
10	KSPD Lebih di Kabupaten Gianyar	
11	KSPD Ubud di Kabupaten Gianyar	
12	KSPD Tegal Besar–Goa Lawah di Kabupaten Klungkung	
13	KSPD Nusa Penida di Kabupaten Klungkung	
14	KSPD Candidasa di Kabupaten Karangasem	
15	KSPD Ujung di Kabupaten Karangasem	
16	KSPD Tulamben di Kabupaten Karangasem	
17	KSPD Air Sanih di Kabupaten Buleleng	
18	KSPD Kalibukbuk di Kabupaten Buleleng	
19	KSPD Batuampar di Kabupaten Buleleng	
20	KSPDK Gilimanuk di Kabupaten Jembrana	<b>KSP dalam bentuk Kawasan Strategis Pariwisata Daerah Khusus (KSPDK)</b>
21	KSPDK Palasari di Kabupaten Jembrana	
22	KSPDK Bedugul–Pancasari di Kabupaten Tabanan dan Kabupaten Buleleng	
23	KSPDK Kintamani di Kabupaten Bangli	

24	Kawasan Pengembangan dan Sekitarnya di Kabupaten Jembrana	<b>KSP Kawasan Pengembangan Terpadu Daerah (KPTD)</b>
25	Kawasan Pekutatan dan sekitarnya di Kabupaten Jembrana	
26	Kawasan Mengwi dan Sekitarnya di Kabupaten Badung	
27	Kawasan Pusat Kebudayaan Bali dan Sekitarnya di Kabupaten Klungkung	
28	Kawasan Kubutambahan dan Sekitarnya di Kabupaten Buleleng	
29	Kawasan Celukan Bawang dan Sekitarnya di Kabupaten Buleleng	
30	Kawasan Tempat Suci Pura Batukaru di Kabupaten Tabanan	<b>KSP Kawasan Tempat Suci dan Pura Sad Kayangan</b>
31	Kawasan Tempat Suci Pura Luwur Uluwatu di Kabupaten Badung	
32	Kawasan Tempat Suci Pura Puncak Mangu di Kabupaten Badung	
33	Kawasan Tempat Suci Pura Pusering Jagat di Kabupaten Gianyar	
34	Kawasan Tempat Suci Pura Ketel Bumi di Kabupaten Klungkung	
35	Kawasan Tempat Suci Pura Goa Lawah di Kabupaten Klungkung	
36	Kawasan Tempat Suci Pura Batur di Kabupaten Bangli	
37	Kawasan Tempat Suci Pura Agung Besakih di Kabupaten Karangasem	
38	Kawasan Tempat Suci Pura Lempuyang di Kabupaten Karangasem	
40	Kawasan Warisan Budaya Jatiluwih	<b>KSP Kawasan Warisan Budaya</b>
41	Kawasan Warisan Budaya Taman Ayun	
42	Kawasan Warisan Budaya DAS Tukad Pekerisan	
43	Kawasan Warisan Taman Hutan Raya Ngurah Rai dan Sekitarnya di Kota Denpasar dan Kabupaten Badung	
44	Kawasan Danau Batur dan Sekitarnya di Kabupaten Bangli	
45	Kawasan Danau Beratan - Buyan - Danau Tamblingan dan Sekitarnya di Kabupaten Tabanan dan Kabupaten Buleleng	

*Sumber : No 3 Tahun 2020 tentang RTRWP*

Pada pasal 1 ketentuan no. 40 point huruf a disebutkan bahwa Kawasan berorientasi Transit atau Transit Oriented Development yang selanjutnya disingkat kawasan TOD adalah kawasan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang sebagai kawasan terpusat pada integrasi intermodan dan antarmoda yang berada pada radius 400 (empat ratus) meter sampai dengan 800 (delapan ratus) meter dari simpul transit moda angkutan umum massal yang memiliki fungsi pemanfaatan ruang campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi.

Pada pasal 9 ketentuan ayat 1 yakni kebijakan pengembangan struktur ruang sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 huruf a, mencakup peningkatan konektivitas system jaringan transportasi internasional, nasional dan dalam

wilayah, yang tertuang dalam huruf b. Begitupula pada ketentuan ayat 2 tentang strategi pengembangan system perkotaan dan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi wilayah yang proporsional, merata dan hierarkis, transportasi memegang peranan yang sangat penting.

Dalam hal konektivitas yang hingga saat ini masih menjadi tantangan Perhubungan baik dari tingkat pusat, pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Kab./Kota. Telah tertuang dalam pasal 9 ketentuan 3 RTRWP Bali tahun 2009-2029 disebutkan bahwa strategi peningkatan konektivitas system jaringan transportasi internasional, nasional, dan dalam wilayah. Sehingga pengembangan konektivitas kedepan dapat dilaksanakan secara sinergi.

Pengembangan jaringan transportasi akan diarahkan untuk dapat mendukung pengembangan Provinsi Bali dan kawasan-kawasan sekitarnya yang diperkirakan akan mempengaruhi pola perjalanan, baik internal maupun eksternal. Atas dasar itu, maka terdapat faktor-faktor yang akan menjadi bahan pertimbangan.

Akses utama merupakan jalan arteri, dalam kaitannya untuk mengantisipasi pola pergerakan inter/intraregional, maka direncanakan berbagai jalan alternative yang tidak melalui pusat kota (khususnya Kota Denpasar atau kawasan Perkotaan Sarbagita) untuk menghindari semakin padatnya volume lalu lintas yang akan memperparah kemacetan yang sekarang sudah terjadi pada beberapa ruas jalan arteri utama.

Pengembangan terminal sebagai pusat-pusat perpindahan (simpul) antar moda angkutan akan dikembangkan sesuai dengan pola kecenderungan perjalanan (*desirelines*). Pengembangan sistem jaringan transportasi sedapat mungkin akan disesuaikan dengan prakiraan permintaan lalulintas. Hubungan antara intensitas kegiatan dengan penyediaan fasilitas transportasi (mencakup sarana dan prasarana transportasi) dapat berupa siklus tertutup.

Pada suatu daerah dengan penggunaan lahan tertentu akan menghasilkan kegiatan dengan intensitas tertentu dan untuk bergerak akan membutuhkan sarana dan prasarana transportasi. Apabila sarana dan prasarana transportasi yang dibutuhkan tersebut disediakan, maka akan menyebabkan naiknya tingkat aksesibilitas pada daerah bersangkutan. Naiknya aksesibilitas tersebut akan menyebabkan kenaikan nilai lahan, yang selanjutnya akan diikuti oleh perubahan fungsi lahan (seperti alih fungsi lahan pertanian menjadi kawasan permukiman, perindustrian dan lain-lain). Intensitas perubahan fungsi lahan tersebut pada gilirannya akan meningkatkan intensitas kegiatan dan selanjutnya juga akan meningkatkan kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi yang semakin

tinggi.

Dari uraian diatas, maka jaringan jalan dapat dikembangkan melalui 2 (dua) pendekatan, yaitu pertama dikenal dengan “*ship follows the trade*”, dimana jaringan jalan dibangun mengikuti perkembangan pusat/lokasi kegiatan yang sudah tumbuh. Sementara yang kedua dikenal dengan istilah “*Trande follows the ship*”, dimana pusat atau lokasi kegiatan timbul karena ada kemudahan fasilitas transportasi. Konsep ini secara umum sering disebut sebagai konsep pelayanan dan konsep penyediaan.

a) **Konsep Pelayanan**

Konsep pelayanan dapat diidentifikasi dan diperkirakan dari kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), dimana prasarana jalan difungsikan sebagai faktor pendorong terjadinya peningkatan kegiatan perjalanan (seiring dengan terjadinya peningkatan kegiatan sosio-ekonomi penduduknya) melalui peningkatan intensitas penggunaan lahan. Seperti telah dikemukakan diatas, bahwa penggunaan lahan dengan intensitas tertentu akan menghasilkan potensi bangkitan dan tarikan perjalanan dengan intensitas tertentu pula. Dari analisis distribusi perjalanan dapat diketahui pola penyebaran penduduk, yang selanjutnya dapat digunakan sebagai dasar untuk memperkirakan jumlah kebutuhan perjalanan dari suatu daerah ke daerah lainnya.

Potensi bangkitan/tarikan perjalanan pada umumnya diperkirakan berdasarkan parameter-parameter tertentu, diantaranya yaitu:

1. Jumlah penduduk dengan asumsi, bahwa semakin banyak jumlah penduduk akan semakin banyak pula jumlah pelaku perjalanan.
2. Tingkat penghasilan, baik PDRB ataupun pendapatan perkapita, dengan asumsi, bahwa semakin tinggi tingkat penghasilan, maka akan semakin tinggi pula untuk melakukan perjalanan.
3. Jumlah produksi dari berbagai sektor, dengan asumsi, bahwa semakin banyak hasil produksi, maka akan semakin tinggi pula kebutuhan perjalanan.

Penjabaran besarnya kebutuhan perjalanan tersebut kedalam jumlah kendaraan secara langsung akan mengindikasikan besarnya kapasitas jalan yang dibutuhkan. Jaringan jalan dalam hal ini dihubungkan secara langsung dengan daerah-daerah (kota/kabupaten) yang sudah terbangun dan sudah mempunyai potensi.

Provinsi Bali merupakan daerah yang sudah berkembang relative merata keseluruh wilayah, karena merupakan daerah tujuan wisata

internasional, oleh karenanya pendekatan konsep ini relatif sesuai untuk diterapkan dengan tujuan utama selain untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dibagian wilayah Bali Selatan (Denpasar termasuk kawasan Sarbagita), dan juga untuk menyeimbangkan perkembangan kegiatan ekonomi produktif ke arah Bali Utara yang pada saat ini relatif masih timpang dibanding dengan di wilayah Bali Selatan.

#### b) **Konsep Penyediaan**

Konsep penyediaan pada dasarnya kebalikan dari konsep pelayanan, yaitu jaringan jalan disediakan terlebih dahulu tanpa mempertimbangkan jumlah kebutuhan eksisting maupun di masa depan. Dalam konsep ini jaringan jalan disediakan untuk meningkatkan aksesibilitas daerah dan diikuti pengembangan daerah seiring dengan meningkatnya intensitas penggunaan lahan. Dalam hal ini jaringan jalan berfungsi sebagai *“promoting sector”* yang memacu peningkatan kegiatan ekonomi produktif. Hal ini dapat terjadi karena aksesibilitas suatu daerah yang semakin tinggi dengan adanya prasarana jalan akan meningkatkan interaksi dan transaksi dengan daerah lainnya dan untuk mendukung kegiatannya tersebut tentunya akan dilakukan melalui kegiatan transportasi. Dengan kata lain seiring meningkatnya interaksi dan transaksi antar daerah, maka akan juga diiringi dengan meningkatnya kegiatan transportasi.

Dalam hal ini yang harus menjadi perhatian adalah tentang bagaimana daerah bersangkutan harus dikembangkan dan terintegrasi dengan struktur jaringan jalan, sehingga prasarana jalan yang sudah dibangun tidak sia-sia. Konsep ini relatif cocok untuk diterapkan pada daerah-daerah yang belum begitu berkembang atau untuk menghubungkan antar daerah (kota-kota) yang belum terhubung sebelumnya. Antar daerah tersebut tentunya tidak ada interaksi karena tidak terhubung.

Dalam kasus-kasus demikian biasanya dari hasil survey tidak teridentifikasi adanya kebutuhan perjalanan antar daerah-daerah bersangkutan, sehingga mungkin dari analisis menjadi beda hasilnya, bahwa seakan-akan tidak ada kebutuhan pembangunan prasarana jalan. Dengan demikian apabila hanya menggunakan konsep pelayanan, maka antar daerah tersebut tidak akan terhubung selamanya.

Dengan pertimbangan adanya kelebihan dan kekurangan dari konsep penyediaan, maka relatif kurang tepat juga untuk menerapkannya secara absolut (mutlak), karena adanya faktor-faktor yang akan dipengaruhinya:

1. Merubah konsep tata ruang yang telah ada.
2. Pemanfaatan jalan terlalu rendah, sehingga tidak sebanding dengan biaya pembangunan dan perawatan yang harus ditanggung oleh pemerintah.

**c) Kombinasi Konsep Antara Pelayanan dan Konsep Penyediaan**

Berdasarkan adanya kelebihan dan kekurangan yang terdapat, baik dalam konsep pelayanan maupun konsep penyediaan, maka dalam penerapannya tidak dapat diterapkan secara mutlak hanya berlandas pada salah satu dari konsep tersebut. Oleh karena itu timbul konsep lain yang relatif lebih fleksibel, yaitu mengkombinasikan antara konsep pelayanan dan konsep penyediaan.

Dari konsep kombinasi tersebut diharapkan dapat terwujud pembangunan struktur jaringan jalan yang optimun, namun disisi pemanfaatan jaringan jalan tersebut juga tidak terlalu rendah, atau dengan kata lain efisien, efektif dan optimal. Konsep kombinasi ini secara garis besar adalah struktur jaringan jalan yang dihasilkan dari konsep pelayanan, lalu dikompromikan dengan struktur jaringan jalan yang dihasilkan dari konsep pelayanan, selanjutnya dikompromikan lagi dengan faktor-faktor pembangkit perjalanan, diantaranya yaitu:

1. Kependudukan, meliputi: jumlah dan pola penyebarannya.
2. Pola penyebaran produk-produk dari potensi yang ada, mencakup eksploitasi SDA (pertanian, perkebunan, perikanan, pertambangan, lainnya), industri, perdagangan dan lain-lain.

Secara umum gambaran tantangan dan peluang dapat dirangkum sebagai berikut:

**A. Tantangan**

- Masih terdapat dinamika regulasi antara Pemerintah Pusat, Provinsi dan Kabupaten/Kota terkait penerapan Undang – undang 23 tahun 2014;
- Belum terpadunya simpul transportasi baik antara Pusat, Provinsi dan Kabupaten/Kota;
- Belum maksimalnya tingkat aksesibilitas yang dikarenakan belum maksimalnya penyediaan fasilitas transportasi (mencakup sarana dan prasarana);
- Peningkatan kualitas pelayanan transportasi dalam penilaian masyarakat;
- Tingginya penggunaan kendaraan di jalan pada perkotaan dan daerah pariwisata;
- Meningkatnya kecelakaan lalu lintas di Provinsi Bali.

## B. Peluang pengembangan

- Dengan pengalihan beberapa kewenangan sesuai yang diamanatkan dalam Undang – undang 23 tahun 2014, Pemerintah Provinsi dapat lebih fokus dalam melaksanakan urusan pelayanan transportasi sesuai kewenangan yang diatur baik dibidang Darat, Laut maupun Udara;
- Perlunya melaksanakan kajian-kajian yang lebih mendalam terhadap simpul transportasi Provinsi Bali yang berkelanjutan dan terintegrasi;
- Peningkatan pelayanan transportasi massal dan pengembangan jaringan transportasi antar moda merupakan konsep yang diharapkan dapat dikembangkan kedepan;
- Perkembangan Iptek dalam mendukung kemudahan bertransportasi.

**BAB III**  
**PERMASALAHAN DAN ISU - ISU STRATEGIS**  
**DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI BALI**

**3.1 Permasalahan Transportasi**

3.1.1 Permasalahan Transportasi (Renstra Kementerian Perhubungan)

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka terisolasinya wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional. Isu strategis transportasi yang masih dihadapi saat ini masih beragam sehingga perlu pendekatan secara menyeluruh dari berbagai aspek untuk menyelesaikannya. Kementerian Perhubungan selalu berupaya menyelesaikan permasalahan transportasi yang ada, diantaranya:

- 1) Konektivitas
  - a. Belum optimalnya penyelenggaraan dan pelayanan angkutan perintisan;
  - b. Masih kurangnya minat swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi;
  - c. Kondisi infrastruktur transportasi yang masih belum memadai;
  - d. Terdapat beberapa PKN/PKW/KSN dan simpul transportasi belum terhubung dengan jalur darat baik jalan ataupun kereta api.
  - e. Peningkatan aksesibilitas dan penyediaan layanan transportasi pada daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan terluar (DTPK).
- 2) Kinerja pelayanan
  - a. Menurunnya peran angkutan umum dan maraknya transportasi *online*;
  - b. Belum adanya penyuluhan/perbaikan pelayanan untuk pelaksanaan angkutan pemandu yang diharapkan melalui sub sector, dimana standar pelayanan maksimal dirasakan masih perlu ditingkatkan;
  - c. Belum optimalnya peran angkutan laut, yakni karena adanya ketimpangan muatan dari Kawasa Barat dan Kawasan Timur;
  - d. Belum optimalnya peralihan transportasi barang yang didominasi moda jalan;
  - e. Belum optimalnya pelayanan transportasi multi moda dan antar moda yang terintegrasi;
  - f. Adanya keterbatasan infrastruktur bandar udara terutama dalam menyediakan slot *time* yang mengakibatkan sulitnya melakukan penambahan kapasitas angkutan udara;

- g. Sebagaimana bandar udara mengalami *over capacity* sementara upaya pembangunan bandar udara tidak mungkin dapat terselesaikan dalam 1 (satu) tahun anggaran.
- 3) Keselematan dan keamanan
- a. Belum optimalnya tingkat kesadaran dan peran serta masyarakat akan keselamatan dan keamanan transportasi;
  - b. Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi meliputi kecukupan dan kehandalan serta prasarana keselamatan dan keamanan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi;
  - c. Kurang optimalnya pelaksanaan perlindungan lingkungan yang diakbitkann penyelenggaran transportasi;
  - d. Belum optimalnya penanganan perlintasan tidak sebidang jalur KA dengan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- 4) Dukungan kebutuhan percepatan pariwisata
- a. Kemudahan akses dari simpul utama terdekat menuju 10 destinasi baru tujuan wisata;
  - b. Penyediaan layanan moda transportasi hingga ke pusat tujuan wisata prioritas untuk mengakomodasi 400 juta perjalanan wisatawan nusantara dan 22,3 juta wisatawan manca negara;
  - c. Kurangnya tenaga professional operator transportasi yang dapat memenuhi standar SDM untuk mendukung layanan bagi wisatawan manca negara.
- 5) Dukungan kebutuhan percepatan logistik
- a. Masih tingginya biaya logistik terhadap PDB dan masih rendahnya sektor *logistic performance indeks* (LPI);
  - b. Permasalahan kelembagaan pada operator transportasi multimoda;
  - c. Tenaga operasional operator transportasi multimoda yang belum memenuhi standar kompetensi SDM untuk mendukung layanan logistik nasional.
- 6) Perkembangan teknologi dan kebutuhan sumber daya manusia
- a. Terbatasnya kualitas kuantitas standar kompetensi SDM transportasi dan tenaga pendidik transportasi;
  - b. Belum optimalnya tindak lanjut rekomendasi hasil audit dan masih kurangnya kualitas dan kuantitas tenaga auditor internal serta penggunaan aspek pengaruh teknologi informasi secara optimal;
  - c. Kurangnya peneliti adalah modal utama yang cukup menentukan kualitas dan produktivitas hasil penelitian dan pengembangan transportasi;
  - d. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaran bidang perhubungan;

- e. Masih tingginya penggunaan bahan bakar minyak BBM berbasis fosil dalam penyelenggaraan transportasi.

### 3.1.2 Permasalahan yang terjadi pada transportasi wilayah di Provinsi Bali

#### 1) Konektivitas

- a. Tidak tersedianya koneksi jaringan trayek angkutan umum dalam trayek baik trayek perkotaan, trayek pedesaan dan trayek antar kota seperti antara pusat – pusat kegiatan dan pusat – pusat bangkitan seperti pusat – pusat pemukiman dengan pusat – pusat bisnis / pertokoan, kantor, terminal, pelabuhan dan bandar udara serta mahalnya tarif angkutan umum bila dibanding dengan jasa yang diberikan, mendorong masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dan atau kendaraan antar jemput dibandingkan menggunakan angkutan umum.
- b. Masih terbatasnya kapasitas jaringan prasarana transportasi ke daerah – daerah potensial berkembang, menjadi hambatan terhadap kelancaran distribusi barang dan jasa yang dihasilkan kurang mampu bersaing di pasaran.

#### 2) Kinerja Pelayanan

- a. Pelayanan angkutan umum yang dipandang akan mampu mengurangi beban lalu lintas jalan, efisiensi biaya perjalanan dan meningkatkan kualitas lingkungan akibat berkurangnya gas buang kendaraan bermotor, kontribusinya masih sangat kecil. Masyarakat masih nyaman dengan menggunakan kendaraan bermotor pribadi, sehingga jumlahnya semakin meningkat.
- b. Pengelolaan simpul – simpul transportasi yang mengutamakan aspek bisnis dari pada fungsi utama transportasi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang kelancaran, keselamatan dan keamanan pelayanan mobilitas barang dan jasa, juga mengurangi efisiensi dan efektifitas infrastruktur transportasi.

#### 3) Keselamatan dan Keamanan

- a. Kapasitas prasarana jalan pada sebagian besar ruas jalan di Bali Selatan telah mencapai V/C Ratio antara 0,60 – 0,86 atau pada jam – jam tertentu sudah mengalami kemacetan lalu lintas, di lain pihak utilitas ruas jalan pada wilayah lain V/C Rationya masih sangat kecil.
- b. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di jalan dengan tingkat disiplin berlalu lintas pengguna jalan yang masih kurang, sehingga turut meningkatkan kejadian kecelakaan lalu lintas.
- c. Pengoprasian sarana dan prasarana transportasi yang kurang memenuhi standar kelaikan keselamatan transportasi dan kurangnya disiplin berlalu lintas di jalan,

mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan peningkatan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan.

- 4) Dukungan kebutuhan percepatan wisata
  - a. Kemudahan akses dari simpul utama terdekat menuju 46 Kawasan Startegis Pariwisata.
  - b. Penyediaan layanan moda transportasi hingga ke pusat tujuan Kawasan Strategis Pariwisata untuk mengakomodasi 400 juta perjalanan wisatawan nusantara dan 22,3 juta wisatawan manca negara.
- 5) Dukungan kebutuhan percepatan logistik
  - a. Masih tingginya pelanggaran ODOL (*Over Dimension Over Load*) untuk angkutan domestic di Provinsi Bali.
  - b. Belum optimalnya pengaturan sarana transportasi dan terminal khusus untuk penanganan transportasi logistic di Provinsi Bali.
- 6) Perkembangan teknologi dan kebutuhan sumber daya manusia
  - a. Terbatasnya kualitas kuantitas standar kompetensi SDM transportasi dan tenaga pendidik transportasi
  - b. Belum optimalnya pemanfaatan teknologi dalam penyelenggaraan bidang perhubungan.
  - c. Masih tingginya penggunaan bahan bakar minyak BBM berbasis fosil dalam penyelenggaraan transportasi.

### **3.2 Telahaan RPJPD Provinsi Bali Tahun 2005-2025**

Perencanaan Pembangunan daerah memiliki tahapan dalam penyusunannya, yaitu dimulai dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) untuk kurun waktu 20 tahun jangka menengah lima tahunan (RPJMD), dan Rencana Kerja Pembangunan Daerah (RKPD) untuk kurun waktu satu tahun. Berdasarkan tahapan tersebut, penyusunan RPJMD Semesta Berencana Provinsi Tahun 2018-2023 berpedoman pada RPJPD Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun 2005-2025. Visi RPJPD Provinsi Bali berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Provinsi Bali Nomor 2 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun 2005-2025, yaitu “NANGUN SAT KERTHI LOKA BALI” melalui Pola Pembangunan Semesta Berencana. Visi tersebut memiliki arti menjaga kesucian dan keharmonisan alam Bali beserta isinya, untuk mewujudkan kehidupan krama dan gumi bali sesuai dengan prinsip Trisakti Bung Karno: berdaulat secara politik, berdikari secara ekonomi, dan berkepribadian dalam kebudayaan melalui Pembangunan secara terpola, menyeluruh, terencana, terarah, dan terintegrasi dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia

berdasarkan nilai-nilai Pancasila 1 Juni 1945. Dalam rangka mewujudkan visi tersebut, ditempuh melalui dua puluh dua misi Pembangunan Provinsi Bali sebagai berikut:

1. Memastikan terpenuhinya kebutuhan pangan, sandang, dan papan dalam jumlah dan kualitas yang memadai bagi kehidupan Krama Bali.
2. Mewujudkan kemandirian pangan, meningkatkan nilai tambah dan daya saing pertanian, dan meningkatkan kesejahteraan petani.
3. Mengembangkan pelayanan kesehatan masyarakat yang terjangkau, merata, adil dan berkualitas serta didukung dengan pengembangan sistem dan data base riwayat kesehatan Krama Bali berbasis kecamatan.
4. Memastikan tersedianya pelayanan pendidikan yang terjangkau, merata, adil, dan berkualitas serta melaksanakan wajib belajar 12 tahun.
5. Mengembangkan sistem pendidikan dasar dan pendidikan menengah berbasis keagamaan Hindu dalam bentuk Pasraman di Desa Pakraman/Desa Adat.
6. Mengembangkan sumber daya manusia yang berdaya saing tinggi, yaitu berkualitas dan berintegritas: bermutu, profesional dan bermoral, serta memiliki jati diri kokoh yang dikembangkan berdasarkan nilai-nilai kearifan lokal Krama Bali.
7. Mengembangkan sistem jaminan sosial secara komprehensif dan terintegrasi bagi kehidupan Krama Bali sejak mulai kelahiran, tumbuh dan berkembang sampai akhir masa kehidupannya.
8. Menghasilkan tenaga kerja yang kompeten, produktif, berkualitas dan memiliki daya saing tinggi serta memperluas akses kesempatan kerja di dalam dan di luar negeri.
9. Mengembangkan sistem jaminan sosial dan perlindungan tenaga kerja yang komprehensif, mudah dijangkau, bermutu, dan terintegrasi bagi Krama Bali yang bekerja di dalam dan di luar negeri.
10. Memajukan kebudayaan Bali melalui peningkatan perlindungan, pembinaan, pengembangan dan pemanfaatan nilai-nilai adat, agama, tradisi, seni, dan budaya Krama Bali.
11. Mengembangkan tata kehidupan Krama Bali secara sakala dan niskala berdasarkan nilai-nilai filsafat Sad Kertih, yaitu Atma Kertih, Danu Kertih, Wana Kertih, Segara Kertih, Jana Kertih, dan Jagat Kertih.
12. Memperkuat kedudukan, tugas dan fungsi Desa Pakraman/Desa Adat dalam menyelenggarakan kehidupan Krama Bali yang meliputi Parahyangan, Pawongan, dan Palemahan.

13. Mengembangkan destinasi dan produk pariwisata baru berbasis budaya dan berpihak kepada rakyat yang terintegrasi antar Kabupaten/Kota se-Bali.
14. Meningkatkan promosi pariwisata Bali di dalam dan di luar negeri secara bersinergi antar Kabupaten/Kota se-Bali dengan mengembangkan inovasi dan kreativitas baru.
15. Meningkatkan standar kualitas pelayanan kepariwisataan secara komprehensif.
16. Membangun dan mengembangkan pusat-pusat perekonomian baru sesuai dengan potensi Kabupaten/Kota di Bali dengan memberdayakan sumber daya lokal untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dalam arti luas.
17. Membangun dan mengembangkan industri kecil dan menengah berbasis budaya (branding Bali) untuk memperkuat perekonomian Krama Bali.
18. Meningkatkan pembangunan infrastruktur (darat, laut dan udara) secara terintegrasi serta konektivitas antarwilayah untuk mendukung pembangunan perekonomian serta akses dan mutu pelayanan publik di Bali.
19. Mengembangkan sistem keamanan terpadu yang ditopang dengan sumber daya manusia serta sarana prasarana yang memadai untuk menjaga keamanan daerah dan Krama Bali serta keamanan para wisatawan.
20. Mewujudkan kehidupan Krama Bali yang demokratis dan berkeadilan dengan memperkuat budaya hukum, budaya politik, dan kesetaraan gender dengan memperhatikan nilai-nilai budaya Bali.
21. Mengembangkan tata kehidupan Krama Bali, menata wilayah, dan lingkungan yang bersih, hijau dan indah.
22. Mengembangkan sistem tata kelola pemerintahan daerah yang efektif, efisien, terbuka, transparan, akuntabel dan bersih, serta meningkatkan pelayanan publik terpadu yang cepat, pasti, dan murah.

**a. Tujuan dan Sasaran**

Tujuan dan sasaran pada hakekatnya merupakan penegasan kembali visi dan misi RPD Semesta Berencana Provinsi Bali secara lebih detil, terinci, lebih tergambar dengan jelas yang selanjutnya akan menjadi dasar penyusunan kerangka kinerja pembangunan secara keseluruhan. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategi pembangunan dan sarana untuk mengevaluasi pilihan tersebut.

Tujuan : Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia dengan Indikator Indeks Kepuasan Masyarakat Masyarakat Terhadap Kepuasan Transportasi (Aman, Nyaman, selamat dan Terjangkau).

Sasaran : Terwujudnya Kuaalitas Pelayanan Transportasi di Provinsi Bali dengan Indikator Rasio Konektifitas Layanan Transportasi Bali (Ratio Knektifitas)

Terwujudnya Kualitas layanan Transportasi di Provinsi Bali dengan Indikator Indek Kepuasan Layanan Transportasi (Indek)

Meningkatnya Keselamatan Transportasi Bali dengan Indikator Persentase Kecelakaan di Provinsi Bali (%)

Tujuan adalah pernyataan-pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi, melaksanakan misi dengan menjawab isu strategis daerah dan permasalahan pembangunan daerah. Tujuan yang baik dapat memberi gambaran apa yang akan dicapai dalam periode Tahun 2024 sampai dengan 2026 kedepan Rancangan Pembangunan Daerah pada Dinas Perhubungan Provinsi Bali.

Untuk menjabarkan agar jelas wujudnya dalam masa tiga tahun kedepan ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan perangkat daerah Dinas Perhubungan Provinsi Bali sebagai berikut:

- Tujuan** : Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia dengan Indikator Indeks Kepuasan Masyarakat Masyarakat Terhadap Kepuasan Transportasi (Aman, Nyaman, selamat dan Terjangkau)
- Sasaran 1** : Terwujudnya Konektifitas Lelayanan Transportasi di Provinsi Bali dengan Indikator Rasio Konektifitas Layanan Transportasi Bali (Ratio Knektifitas)
- Sasaran 2** : Terwujudnya Kualitas layanan Transportasi di Provinsi Bali dengan Indikator Indek Kepuasan Layanan Transportasi (Indek)
- Sasaran 3** : Meningkatkan Keselamatan Transportasi Bali dengan Indikator Persentase Kecelakaan di Provinsi Bali (%)

### 3.3 Telaahan Renstra K/L dan Renstra Provinsi /Kabupaten/Kota

Kementerian Perhubungan telah menyusun Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 sebagaimana telah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 80 Tahun 2020 yang telah berlaku efektif sejak tahun 2020, adapun visi, misi, tujuan dan sasarannya adalah sebagai berikut :

#### a. Visi

Pembangunan infrastruktur sektor transportasi merupakan bagian dari pembangunan nasional dikarenakan infrastruktur transportasi merupakan salah satu roda pendorong pertumbuhan ekonomi. Kegiatan transportasi merupakan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta berperan juga sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Selain itu dukungan sumber daya manusia yang profesional dan tanggap terhadap perkembangan teknologi, kondisis sosial masyarakat serta kepentingan strategis nasional juga diperlukan. Untuk di masa mendatang Kementerian Perhubungan dituntut untuk mengakomodir kebutuhan masyarakat atas kualitas pelayanan baik dari aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kehandalan dengan harga terjangkau serta memenuhi prinsip *good governance*.

Mendasari kondisi tersebut ditetapkan visi Kementerian Perhubungan adalah **“Terwujudnya 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:

#### 1) Konektivitas

Konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Konektivitas Nasional adalah terhubungnya antar wilayah diseluruh nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

#### 2) Handal

Handal berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengoneksikan seluruh wilayah tanah air.

#### 3) Berdaya saing

Berdaya saing berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang professional, mandiri dan produktif serta berdaya saing internasional.

#### 4) Nilai Tambah

Nilai tambah berarti 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.

Kata kunci dalam arahan presiden untuk pelaksanaan pembangunan sector perhubungan pada tahun 2020 – 2024 adalah penguatan aksesibilitas dan konektivitas antar Kawasan, transportasi perkotaan, penguatan rantai logistic, dukungan IPTEK dan lingkungan hidup yang berkelanjutan.

Program/Kegiatan yang tertuang dalam Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Bali juga harus memiliki sinergitas dengan Renstra K/L sehingga terwujud suatu keterpaduan perencanaan yang mampu menjawab Visi Perhubungan.

#### b. Misi

Untuk mendukung tercapainya visi Kementerian Perhubungan gujna mewujudkan konektivitas nasional yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah ditetapkan misi Kementerian Perhubungan 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 perkembangan 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 professional 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 kuantitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif.
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi reformasi dan penguatan bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegak hukum secara konsisten.
5. Mewujudkan pengembangan pemanfaatan hasil inovasi teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

### c. Tujuan

Guna mengantisipasi perkembangan lingkungan strategis yang terjadi, ditetapkan tujuan Kementerian Perhubungan yaitu :

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 tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator output sebagai fokus utama Kementerian Perhubungan. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut :

1. Meningkatnya rasio konektivitas nasional menjadi 0,763 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 keselamatan transportasi yang diukur dengan rasio kejadian kecelakaan transportasi per 1 juta keberangkatan sebesar 23,71 pada tahun 2024.

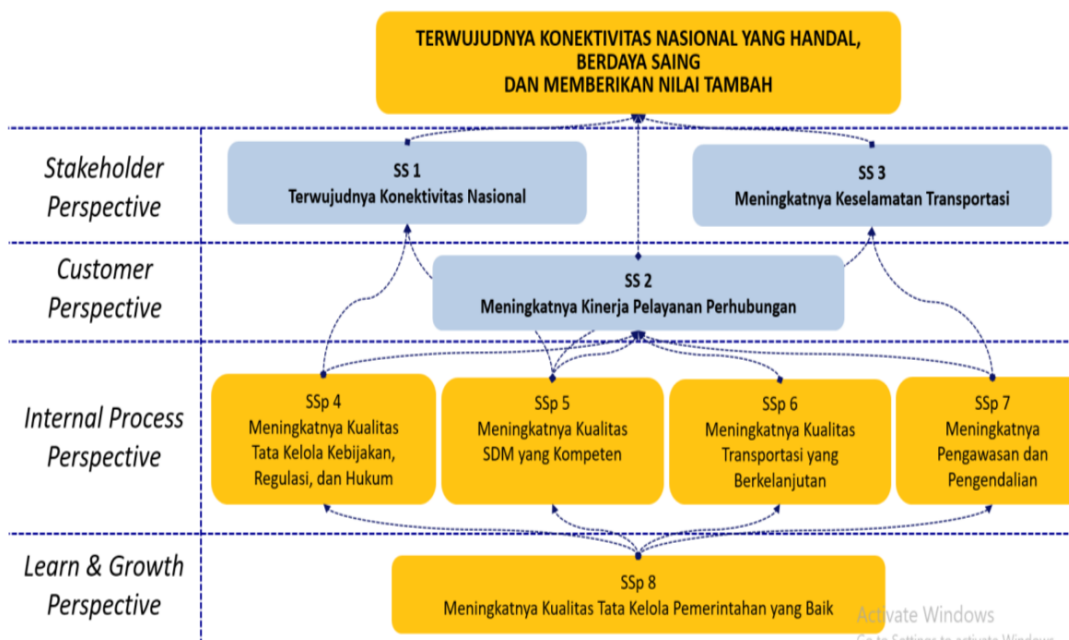
### d. Sasaran

Pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020-2024 telah dicantumkan 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: a). Konektivitas Poros Maritim; b). Konektivitas Multimoda; c). Keselamatan Transportasi; dan d). Transportasi Perkotaan. Empat (4) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi tahun 2020-2024, sebagai berikut:

- a. Peningkatan aksesabilitas antarwilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;

- b. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
- c. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
- d. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

#### Peta Strategis Kementerian Perhubungan



Adapun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024, dapat diuraikan sebagai berikut:

#### a. SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional

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

Mencakup SS-1 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional

#### b. SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan

Untuk mewujudkan tujuan:

- 1) Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian *on time performance* dan penurunan emisi gas rumah kaca serta indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi. Mencakup SS-2 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 2.2 *On Time Performance* Layanan Transportasi

- 2) Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan dengan meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi, dan

hukum, dan meningkatnya tata kelola organisasi. Mencakup SS-2 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

3) Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi

c. SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Dan mencakup SS-3 dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKSS 3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi per 1 juta keberangkatan

### **3.4 Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis**

Sesuai dengan Perda Nomor 3 Tahun 2020 perubahan atas Perda No.16 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bali, konektivitas transportasi menjadi bagian penting dalam RTRWP Bali tahun 2009-2029. Sesuai bunyi Pasal 9 ketentuan 1 disebutkan “Kebijakan pengembangan struktur ruang sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 huruf a”, mencakup a. pengembangan system perkotaan dan pusat pertumbuhan ekonomi wilayah yang proporsional, merata dan hierarkhis, b. peningkatan konektivitas system jaringan transportasi internasional, nasional dan dalam wilayah; dan c.peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan prasarana wilayah meliputi system jaringan energy, telekomunikasi, sumber daya air dan prasarana permukiman yang terpadu dan merata di seluruh wilayah diatur dalam perubahan RTRWP Bali.

Pada pasal 9 ketentuan 3 lebih jelas berbicara tentang Perhubungan. Disebutkan ketentuan 3 “Strategi peningkatan konektivitas system jaringan transportasi internasional, nasional, dan dalam wilayah, sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf b”, mencakup a. meningkatkan konektivitas dan keterpaduan pelayanan transportasi darat, laut dan udara, b. meningkatkan keterpaduan sistem jaringan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan penyeberangan, c. meningkatkan kapasitas transportasi udara melalui pengembangan sistem multi bandara antara Bandar Udara Ngurah Rai dengan pengembangan bandar udara Bali Utara yang saling komplementer, d. meningkatkan kapasitas transportasi laut melalui penetapan dan peningkatan kapasitas pelabuhan untuk pelayanan penumpang, barang, pariwisata, energi dan kebutuhan khusus lainnya, e. meningkatkan aksesibilitas sistem perkotaan dan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi wilayah pada wilayah Bali Selatan, Bali Utara, Bali Barat dan Bali Timur melalui pengembangan jaringan transportasi

massal berbasis jalan raya maupun rel, f. meningkatkan aksesibilitas dan keterpaduan pelayanan transportasi Kawasan Metropolitan Sarbagita pada wilayah Bali Selatan, g. mengembangkan sistem jaringan transportasi darat, dapat berada di permukaan tanah, di dalam bumi dan di atas permukaan tanah.

### **3.5 Penentuan Isu – Isu Strategis**

Penentuan Isu Strategis menggunakan analisis SWOT, dimana interkoneksi antara isu strategis dan sasaran Kementerian Perhubungan diperlukan sebagai dasar dalam mengidentifikasi alur pikir perencanaan pembangunan transportasi tahun 2020-2024, sehingga hubungan linearitas antara isu strategis dan sasaran pembangunan transportasi ke depan dapat terarah dan sejalan dengan agenda prioritas pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, sehingga sasaran Kementerian Perhubungan memiliki interkoneksi secara langsung dengan 9 agenda prioritas nasional (Nawa Cita). Hal ini memberikan konsekuensi logis dalam bidang transportasi bahwa konsep perencanaan dan pendekatan pembangunan bidang transportasi akan mendukung 9 (sembilan) agenda prioritas nasional selama 5 (lima) tahun ke depan.

Pendekatan isu strategis transportasi dalam perumusan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 menjadi penting untuk lebih menata dan mengelola transportasi dengan baik, serta berbasis pendekatan multidimensi/multisektor termasuk dalam hal ini kaitannya dengan aspek tata ruang, gender, sosial, lingkungan, dan budaya. Pendekatan tersebut akan membawa sinergitas pembangunan transportasi secara lebih terpadu, mewujudkan pembangunan dan penanganan permasalahan transportasi secara lebih komprehensif dan membawa perubahan pada karakteristik masyarakat, maupun perilaku masyarakat dalam menggunakan dan memelihara sarana dan prasarana transportasi secara lebih baik dan bijaksana. Demikian juga Pemerintah menjadi bagian penting sebagai pihak yang akan selalu hadir dalam mengupayakan pembangunan dan pengembangan transportasi untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

#### **Isu Strategis**

Mengacu pada rencana strategis Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2024 – 2026 terdapat beberapa isu strategis yang perlu menjadi perhatian bagi pembangunan transportasi, yaitu :

- 1) Terjadinya Kemacetan lalu lintas terutama di daerah Kawasan Sarbagita dan Pusat-pusat kegiatan wisata

- 2) Tingginya kejadian kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia di Provinsi Bali,
- 3) Masih rendahnya penggunaan angkutan umum,
- 4) Masih terbatasnya kapasitas layanan prasarana transportasi (Bandara, Pelabuhan, Jalan, dan Terminal);
- 5) Terbatasnya pengembangan sistem jaringan prasarana transportasi yang handal dan terintegrasi untuk menunjang pertumbuhan ekonomi, mewujudkan keseimbangan pembangunan serta konektivitas antar wilayah.

Dari isu strategis tersebut di Provinsi Bali akan dapat dipetakan permasalahan permasalahan bidang transportasi dimana untuk menajawabnya dan atau mengatasi permasalahan tersebut ditetapkan strategis yang memiliki sasaran dari permasalahan. Pemetaan strategi dengan sasaran strategis bidang transportasi adalah sebagai berikut:

1) Penguatan konektivitas transportasi Provinsi Bali

Penyediaan infrastruktur transportasi yang mendorong konektivitas akan merurunkan biaya transportasi dan biaya logistik sehingga dapat meningkatkan daya saing produk, mempercepat gerak ekonomi. Kebijakan strategis untuk mewujudkan konektivitas di Provinsi Bali ialah:

- a. Menyediakan layanan transportasi yang menghubungkan antar simpul dengan lokus KSP terdekat. Dimana keterhubungan antar simpul transportasi dengan lokus KSP akan meningkatkan nilai konektivitas, aksesibilitas dan integrasi antar moda.
- b. Menyediakan layanan angkutan (angkutan orang dan barang) yang melayani terminal-terminal di pusat pertumbuhan ekonomi.
- c. Pembangunan infrastruktur sarana dan prasarana transportasi yang memadai untuk kelancaran konektivitas.

2) Peningkatan kinerja layanan perhubungan

Arah kebijakan strategis yang disusun untuk menjawab isu kebijakan keselamatan transportasi adalah

- a. Menyusun instrumen dan pelaksanaannya untuk mengukur tingkat kepuasan layanan penggunaan jasa transportasi.
- b. Menyiapkan perancangan, pembangunan, pengembangan dan pengujian sistem aplikasi berbasis data terkait dengan pengukuran rata-rata waktu tempuh KSP ke jalan nasional.
- c. Menyiapkan rancangan untuk mengantisipasi normalnya pelaksanaan transportasi pada tahun 2022 dengan penanganan Covid-19 dan persiapan pelaksanaan Piala Dunia U-20 Tahun 2023.

- 3) Kebijakan keselamatan transportasi
  - a. Peningkatan monitoring dan audit keselamatan secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi.
  - b. Penegakan hukum atas aturan yang berlaku dalam upaya peningkatan keselamatan transportasi.

## BAB IV TUJUAN DAN SASARAN

### 4.1 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Perangkat Daerah

Dengan posisi yang sangat strategis, potensi pariwisata budaya yang tidak pernah habis dan sudah dikenal masyarakat dunia, sumber-sumber ekonomi, informasi dan komunikasi serta perkembangan ilmu pengetahuan teknologi informasi dan politik global, menjadikan tantangan sekaligus peluang dalam pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi yang terpadu efektif dan efisien, agar mampu menjadi penunjang dan pendorong mobilitasi dan disetoribusi pergerakan orang dan barang serta pengembangan produk-produk ekspor daerah Bali dalam persaingan pangsa pasar global.

Sebagaimana diuraikan sebelumnya, bahwa keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh kinerja transportasi, namun demikian kinerja transportasi juga melibatkan berbagai elemen, sarana, prasarana, ruang dan masyarakat. Dengan demikian untuk mewujudkan kinerja pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan, harus dilaksanakan secara terkoordinasi dengan berbagai elemen masyarakat maupun instansi pemerintahan terkait, sesuai kewenangannya.

Berdasarkan fungsi dan tugas utama transportasi adalah untuk menunjang dan mendorong kelancaran, keamanan dan keselamatan pergerakan distribusi orang, barang dan jasa dari tempat asal sampai ketempat tujuan. Hal tersebut dimaksudkan agar potensi wilayah yang telah berkembang dapat dikelola dan didistribusikan dengan lancar, aman dan selamat sampai tempat tujuan, sedangkan pada wilayah yang potensial berkembang, namun belum tersedia jaringan prasarana dan jaringan pelayanan jasa transportasi dapat difasilitasi sesuai dengan kebutuhan. Cita-cita luhur penyelenggaraan transportasi tersebut dapat terwujud apabila terjadi interaksi antara pemerintah sebagai regulator dan masyarakat pengguna jasa untuk mentaati tata laksana pemanfaatan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang telah ada sesuai tugas dan fungsi masing-masing.

Dengan adanya pergeseran paradigma dan system pemerintahan yang sentralistik kepada pemerintahan desentralistik memberikan keleluasaan kepada pemerintah daerah untuk mengatur dan mengurus daerahnya sesuai kepentingan daerah, aspirasi masyarakat, kondisi dan potensi wilayahnya sehingga pelayanan umum di bidang pemerintahan dan pembangunan dapat dilaksanakan secara terkoordinasi, terpadu dan transparan menuju pemerintahan yang baik (*Good Governnance*). Dengan adanya perubahan pola pikir tersebut maka diharapkan pembangunan yang dilaksanakan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah

secara merata dan sepenuhnya untuk kepentingan masyarakat baik dalam jangka pendek, jangka menengah, maupun jangka panjang harus direncanakan secara terpadu, lestari dan berkesinambungan menuju masyarakat yang damai dan sejahtera.

Bertitik tolak pada hal tersebut, dan dalam rangka mendukung Rancangan Pembangunan Daerah (RPD) Provinsi Bali yaitu Tujuan V yakni “Meningkatkan pembangunan infrastruktur (Darat, Laut dan Udara) secara terintegrasi dan terkoneksi antar wilayah untuk mendukung pembangunan perekonomian serta akses dan mutu pelayanan publik di Bali” memberi ruang kepada Dinas Perhubungan Provinsi Bali dan Dinas Perhubungan Kab/Kota. untuk menuntaskan permasalahan di bidang transportasi secara bersama-sama.

Tujuan daripada Rancangan Pembangunan Daerah tahun 2024-2026 yakni Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia dengan Indikator Kepuasan Masyarakat Terhadap Kepuasan Transportasi (Aman, Nyaman, selamat dan Terjangkau). Tujuan V ini merupakan acuan yang akan dicapai dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun, bersifat idealistik dan mengandung nilai – nilai keinginan yang kuat untuk melakukan perubahan yang lebih baik dan merupakan arah perjalanan pemerintah dan pembangunan yang jelas berdasarkan kriteria – kriteria, acceptable, aksesibilitas dan kewenangan yang mudah dipahami seluruh masyarakat.

Begitu juga dengan Sasaran adalah merupakan penjabaran dari tujuan yakni suatu yang akan dicapai berdasarkan kebijakan, alokasi sumber daya, program dan kegiatan yang ditetapkan untuk jangka waktu tertentu yakni tahunan dan tiga tahunan. Dalam RPD Provinsi Bali, Dinas Perhubungan Provinsi Bali mengembang sasaran yakni “Terwujudnya Kualitas Pelayanan Transportasi di Provinsi Bali dengan Indikator Rasio Konektivitas Layanan Transportasi Bali (Ratio Konektivitas)”

Tabel 4.1

Tabel T-C.25 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Pelayanan Perangkat Daerah

No	Tujuan	Sasaran	Indikator Tujuan/Sasaran	Target Kinerja Tujuan / Sasaran Pada Tahun Ke -		
1	Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia dengan Indikator Indeks Kepuasan Masyarakat	Terwujudnya Konektivitas Layanan Transportasi Provinsi Bali	Rasio Konektivitas Layanan Transportasi Bali	0,86	0,88	0,90
		Terwujudnya Kualitas layanan Transportasi di Provinsi Bali	Indek Kepuasan Layanan Transportasi	82,5	83	83,5

	Masyarakat Terhadap Kepuasan Transportasi (Aman, Nyaman, selamat dan Terjangkau)	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Bali	Persentase Sarana dan Prasarana Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Kondisi Baik	38,58	43,75	49,48
--	--	--	---	-------	-------	-------

Gambaran Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Pelayanan Perangkat Daerah sesuai tabel 4.1 didukung dengan beberapa Program Prioritas Perangkat Daerah yang dalam pelaksanaannya diharapkan langsung dapat memberi kontribusi terhadap pencapaian Tujuan dan Sasaran Rancangan Pembangunan Daerah Dinas Perhubungan Provinsi Bali.

Agar tujuan dan sasaran diatas dapat tercapai, dilakukan penjabaran yang lebih dalam lagi pada Perangkat Daerah masing – masing. Dimana dalam Renstra Perangkat Daerah digambarkan lebih detail dalam Tujuan dan Sasaran Perangkat Daerah. Adapun Tujuan dan Sasaran Perangkat Daerah Dinas Perhubungan Provinsi Bali sebagai berikut:

- Tujuan : Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia
- Sasaran 1 : Terwujudnya Konektivitas Pelayanan Transportasi di Provinsi Bali
- Sasaran 2 : Terwujudnya Kualitas layanan Transportasi di Provinsi Bali
- Sasaran 3 : Meningkatnya Keselamatan Transportasi Bali

Tabel. 4.2

## Tujuan dan Sasaran Renstra Perangkat Daerah

<b>TUJUAN DAN SASARAN JANGKA MENENGAH PELAYANAN PERANGKAT DAERAH</b>						
<b>DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI BALI</b>						
<b>TAHUN 2024-2026</b>						
No.	TUJUAN	SASARAN	INDIKATOR TUJUAN/SASARAN	TARGET KINERJA TUJUAN/SASARAN PADA TAHUN KE		
				1	2	3
1	2	3	4	5	6	7
1	Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia	Terwujudnya Konektivitas Pelayanan Transportasi di Provinsi Bali	Persentase lintasan keretaapi yang terbangun	25%	35%	45%
			Rasio Konektivitas layanan angkutan darat	0,86	0,88	0,90
			Persentase aksesibilitas pelayanan	75	80	84
		Terwujudnya Kualitas layanan Transportasi di Provinsi Bali	Persentase pencapaian waktu tempuh 2,5 jam/100Km dari KSP menuju jalan nasional	65	66	66,5
			Persentase terpenuhinya standar pelayanan minimum angkutan	73	73,45	73,85
			Indeks kepuasan layanan angkutan Trans Bali/Trans Sarbagita	82,5	83	83,5
			Persentase Pelabuhan pengumpan regional yang operasionalnya menerapkan SPM	50	50	75
		Meningkatnya Keselamatan Transportasi Bali	Persentase sarana dan prasarana keselamatan lalulintas dan angkutan jalan dalam kondisi baik	38,58	43,75	49,48

		Terwujudnya Akuntabilitas Capaian Kinerja	Nilai Evaluasi Manajemen Kinerja	83,85	83,90	84
--	--	---	--	-------	-------	----

## **BAB V**

### **STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN**

Pencapaian hasil perencanaan yang komprehensif, sinkron, konsisten dan selaras dengan kebijakan yang diampu oleh Dinas Perhubungan Provinsi Bali yang dijabarkan kedalam tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan, maka diperlukan strategi dan arah kebijakan yang dapat menjelaskan pemikiran-pemikiran secara konseptual, analitis, realistis, rasional dan komprehensif tentang berbagai langkah-langkah yang diperlukan untuk mencapai dan memperlancar/mempercepat pencapaian tujuan dan sasaran agar pembangunan prasarana dan sarana bidang transportasi dapat memberikan peran terhadap kelestarian, eksistensi pembangunan berkelanjutan. Selain itu, strategi dan arah kebijakan merupakan sarana untuk melakukan transformasi, reformasi, dan perbaikan kinerja pemerintah daerah dalam melaksanakan setiap program-program kegiatan baik internal maupun eksternal, pelayanan maupun pengadministrasian, serta perencanaan, monitoring, maupun evaluasi.

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, bahwa transportasi merupakan sarana pendorong, pendukung dan penunjang pembangunan ekonomi, sosial, budaya politik, keamanan dan pertahanan, dengan demikian agar tujuan dan sasaran sebagaimana tersebut dapat diwujudkan, maka ditetapkan strategi dan kebijakan sebagai berikut :

#### **5.1 Strategi**

Strategi adalah langkah-langkah yang dilakukan dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran misi pembangunan daerah khususnya yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Bali yang telah ditetapkan. Berdasarkan misi, tujuan, dan sasaran yang telah dirumuskan pada bab sebelumnya, maka strategi yang dilakukan untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam RENSTRA Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2024-2026 :

- a. Meningkatkan pemeliharaan, pembangunan dan peningkatan kapasitas jaringan prasarana jalan, penyebrangan, transportasi laut dan udara secara terpadu, efektif, efisien dan ramah lingkungan berdasarkan keunggulan moda transportasi dalam rangka menunjang pengembangan wilayah potensial berkembang yang masih terisolir dan mengurangi kemacetan lalu lintas pada wilayah perkotaan.
- b. Meningkatkan kapasitas dan kualitas jaringan pelayanan angkutan umum antar moda / intermoda yang efektif, efisien sebagai satu kesatuan sistem jaringan pelayanan transportasi darat, laut dan udara yang terpadu antar sektor dan antar wilayah untuk meningkatkan kelancaran mobilitas dan

- distribusi orang dan barang, mengurangi kemacetan dan kejadian kecelakaan lalu lintas.
- c. Meningkatkan kapasitas jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi melalui koordinasi dan fasilitasi pengendalian ruang lalu lintas, tertib berlalu lintas, standar kelaikan keselamatan dan keamanan sarana dan prasarana transportasi, dalam rangka mengatasi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.
  - d. Menyiapkan dokumen perencanaan pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi berdasarkan kajian sosial budaya, lingkungan, ekonomi dan finansial dalam rangka mendorong seluruh pemangku kepentingan dan partisipasi dunia usaha dalam investasi pembangunan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi.
  - e. Menyelaraskan peraturan perundangan yang terkait dengan penyelenggaraan transportasi yang memberikan kepastian hukum dan iklim usaha yang kondusif.
  - f. Meningkatkan iklim kompetisi secara sehat agar meningkatkan efisiensi dan memberikan alternatif bagi pengguna jasa dengan mempertahankan keberpihakan pemerintah sebagai *regulator* terhadap pelayanan umum yang terjangkau masyarakat.

Tabel 5.1

## Tujuan, Sasaran, Strategi dan Kebijakan

TUJUAN	SASARAN	STRATEGI	KEBIJAKAN
Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia	Terwujudnya Konektivitas Layanan Transportasi di Provinsi Bali;	Penguatan Sinergi dan koordinasi antar stakeholders untuk mendorong terwujudnya koneksi dan integrasi infrastruktur, kelancaran, serta efisiensi mobilitas orang dan barang, dengan mengedepankan prinsip prinsip	1. Mengembangkan peran Dinas Perhubungan Provinsi Bali sebagai koordinator dan pengelola platform untuk memastikan sinergi pembangunan prasarana dan sarana transportasi yang handal dan terintegrasi
	Terwujudnya Kualitas layanan Transportasi di Provinsi Bali		2. Mengembangkan sistem data, kapasitas penilaian, kemampuan kerekayasaan, koordinasi, dan pengelolaan

		kemitraan, kesetaraan, dan pengembangan kerjasama saling menguntungkan		dalam upaya-upaya penanganan kemacetan lalu lintas melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas
	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Bali;	(mutual benefit) berbasis kapastan dan keunggulan masing-masing.	3.	Mengembangkan model dan manajemen Angkutan Umum Orang dan Barang untuk meningkatkan kualitas layanan angkutan umum yang nyaman, tertib dan berkeselamatan berbasis sistem transportasi cerdas dan berkelanjutan
	Terlaksananya Manajemen Kinerja berbasis Reformasi Birokrasi dan Pelaksanaan Core Value ASN BERAKHLAK;		4.	Pemberlakuan tata kerja fungsional dan penguatan kolaborasi antar kompetensi untuk memastikan organisasi Dinas Perhubungan dapat belajar lebih cepat, responsif, dan adaptif terhadap situasi yang berkembang

Dalam RPD Tahun 2022-2024, Dinas Perhubungan Provinsi Bali menjadi Perangkat Daerah untuk melaksanakan pencapaian Transportasi yang handal yakni meningkatkan pembangunan infrastruktur (darat, laut dan udara) secara terintegrasi dan terkoneksi antar wilayah untuk mendukung pembangunan perekonomian serta akses dan mutu pelayanan publik di bali. Bersama dengan Dinas PUPR memiliki sinergi untuk melaksanakan pencapaian Tujuan dan Sasaran.

Dalam pencapaian Tujuan Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia Dinas Perhubungan memegang peranan penting dimana terdapat 4 Program yang secara langsung dapat berkontribusi terhadap upaya pencapaian Sasaran dan Tujuan.

Untuk mengukur keberhasilan dan atau kegagalan dalam pelaksanaan indikator sasaran, strategi, kebijakan, program dan kegiatan dapat dilakukan melalui unsur sebagaimana tersebut :

**Efektif**, yaitu selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman dan polusi rendah.

**Efisien**, yaitu mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang ditanggung pemerintah, operator, masyarakat, dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur dengan membandingkan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan, sedangkan utilitas itu sendiri merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dapat dinyatakan dengan indikator seperti faktor muat penumpang, faktor muat barang serta tingkat penggunaan sarana dan prasarana.

**Selamat**, yaitu terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan yang diakibatkan faktor internal transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur dengan membandingkan jumlah kejadian kecelakaan dengan jumlah pergerakan kendaraan, penumpang, dan atau barang.

**Aksesibilitas tinggi**, yaitu bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah nasional dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan ketahanan nasional. Keadaan tersebut dapat diukur dengan membandingkan panjang dan kapasitas jaringan transportasi dengan luas wilayah yang dilayani.

**Terpadu**, yaitu terwujudnya keterpaduan intramoda dan antar moda jaringan prasarana dan pelayanan yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya sehingga lebih efektif dan efisien.

**Kapasitas mencukupi**, yaitu bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi permintaan pengguna jasa.

**Teratur**, yaitu pelayanan transportasi yang mempunyai jadwal waktu keberangkatan dan waktu kedatangan. Keadaan ini dapat diukur dengan membandingkan jumlah sarana transportasi berjadwal dengan seluruh sarana transportasi yang beroperasi.

**Lancar dan cepat**, yaitu terwujudnya waktu tempuh yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi, keadaan ini dapat diukur dengan indikator kecepatan kendaraan per satuan waktu.

**Mudah dicapai**, yaitu bahwa pelayanan dari kendaraan dan dari kendaraan ke tempat tujuan mudah dicapai oleh pengguna jasa melalui informasi yang jelas, kemudahan mendapat tiket dan kemudahan alih kendaraan.

**Tepat waktu**, bahwa pelayanan transportasi dilakukan dengan jadwal yang tepat, baik saat keberangkatan maupun kedatangan, sehingga masyarakat dapat

merencanakan perjalanan dengan pasti. Keadaan ini dapat diukur dengan membandingkan jumlah pemberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah sarana transportasi berangkat dan datang.

**Aman**, yaitu terhindarnya pengoprasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia maupun gangguan lainnya. Keadaan ini dapat diukur berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

**Tarif terjangkau**, yang sesuai dengan daya beli masyarakat menurut kelasnya, dengan tetap memperhatikan berkembangnya kemampuan penyediaan jasa transportasi. Keadaan ini dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan pengeluaran rata – rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.

**Nyaman**, yaitu terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama dalam perjalanan, keadaan ini dapat diukur dengan ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya.

**Tertib**, yaitu pengoprasian sarana transportasi sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku dan norma atau nilai – nilai yang berlaku di masyarakat. Keadaan ini dapat diukur berdasarkan indikator dengan membandingkan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.

**Polusi rendah**, yaitu bahwa polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara, dan polusi getaran serendah mungkin. Keadaan ini dapat diukur dengan membandingkan tingkat polusi yang terjadi dengan ambang batas polusi yang telah ditetapkan

## 5.2 Kebijakan

1. Mengembangkan peran Dinas Perhubungan Provinsi Bali sebagai koordinator dan pengeola platform untuk memastikan sinergi pembangunan prasarana dan sarana transportasi yang handal dan terintegrasi.
2. Mengembangkan sistem data, kapasitas penilaian, kemampuan kerekayasaan, koordinasi, dan pengelolaan dalam upaya-upaya penanganan kemacetan lalu lintas melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas.
3. Mengembangkan model dan manajemen Angkutan Umum Orang dan Barang untuk meningkatkan kualitas layanan angkutan umum yang nyaman, tertib dan berkeselamatan berbasis sistem transportasi cerdas dan berkelanjutan.

4. Pemberlakuan tata kerja fungsional dan penguatan kolaborasi antar kompetensi untuk memastikan organisasi Dinas Perhubungan dapat belajar lebih cepat, reponsif, dan adaptif terhadap situasi yang berkembang.

**BAB VI**  
**RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN, INDIKATOR KINERJA,**  
**KELOMPOK SASARAN DAN PENDANAAN INDIKATIF**

**6.1 Rencana Program, Kegiatan dan Indikator Kinerja**

Nomenklatur program dan kegiatan mengacu pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor: 90 Tahun 2019 Tentang Klasifikasi, Kodefikasi, Kodefikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah. Dimana rencana untuk 5 (lima) tahun kedepan Dinas Perhubungan Provinsi Bali akan melaksanakan 4 Program, 16 Kegiatan dan 38 Sub Kegiatan. Rincian program dan kegiatan Dinas Perhubungan Provinsi Bali dapat dilihat pada Tabel 6.1 Rencana Program, Kegiatan, dan Pendanaan Dinas Perhubungan Provinsi Bali, dibawah ini:

**1. PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH PROVINSI**

Dengan kegiatan Program adalah sebagai berikut:

- a. Perencanaan Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat
  - Penyusunan Dokumen Perencanaan Perangkat Daerah
  - Koordinasi dan Penyusunan Dokumen RKA-SKPD
  - Koordinasi dan Penyusunan Dokumen Perubahan RKA-SKPD
  - Koordinasi dan Penyusunan DPA-SKPD
  - Koordinasi dan Penyusunan Perubahan DPA-SKPD
  - Koordinasi dan Penyusunan Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD
  - Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah
- b. Administrasi Keuangan Perangkat Daerah
  - Penyediaan Gaji dan Tunjangan ASN
  - Penyediaan Administrasi Pelaksanaan Tugas ASN
- c. Administrasi Umum Perangkat Daerah
  - Penyediaan Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan Kantor
  - Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor
  - Penyediaan Bahan Logistik Kantor
  - Penyediaan Barang Cetak dan Penggandaan
  - Penyediaan Bahan Bacaan dan Peraturan Perundang-undangan
  - Penyelenggaraan Rapat Koordinasi dan Konsultasi SKPD
- d. Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah
  - Pengadaan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan
  - Pengadaan Mebel

- e. Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah
  - Penyediaan Jasa Surat Menyurat
  - Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik
  - Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor
- f. Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah
  - Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan, Pajak dan Perizinan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan
  - Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya
  - Pemeliharaan/Rehabilitasi Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya

## **2. PROGRAM PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)**

Dengan kegiatan Program adalah sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi
  - Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi
  - Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi
  - Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi
  - Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan, dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan dalam rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
- b. Persetujuan Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) untuk Jalan Provinsi
  - Koordinasi dan Sinkronisasi Penilaian Hasil Andalalin
  - Pengawasan Pelaksanaan Rekomendasi Andalalin
- c. Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan
  - Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor
- d. Penertiban Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi
  - Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Kewenangan Provinsi
- e. Penertiban Izin Penyelenggaraan Angkutan Taksi yang Wilayah Operasinya Melampaui Lebih dari 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi

- Fasilitas Pemenuhan Persyaratan Peroleh Izin Penyelenggaraan Angkutan Taksi yang Wilayah Operasinya Kewenangan Provinsi dalam Sistem Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik
- f. Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi
  - Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi
- g. Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi
  - Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi
  - Rehabilitasi dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan

### **3. PROGRAM PENGELOLAAN PELAYARAN**

- a. Penetapan Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Regional
  - Pelaksanaan, Penyusunan Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) / Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Regional
- b. Pembangunan, Penertiban Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pengumpul Regional
  - Pengawasan Pengoperasian Pelabuhan Pengumpan Regional

### **4. PROGRAM PENGELOLAAN PERKERETAAPIAN**

- a. Penetapan Rencana Induk Perkeretaapian
  - Pelaksanaan Penyusunan Rencana Induk Perkeretaapian

Tabel 6.1 Rencana, Program, Kegiatan, dan Pendanaan Perangkat Daerah Dinas Perhubungan Provinsi Bali

TUJUAN	SASARAN	PROGRAM DAN KEGIATAN	Indikator Kinerja Program (outcome)	Realisasi (Tahun 2022)	Target Tahun Ke						Kondisi Kinerja pada akhir periode		Lokasi
					Tahun 2024		Tahun 2025		Tahun 2026		RPD		
					Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	
Terwujudnya Transportasi yang Handal untuk Pelayanan Kelas Dunia	Terwujudnya Konektivitas Pelayanan Transportasi di Provinsi Bali	PROGRAM PENGELOLAAN PERKERETAAPIAN	Presentase lintasan kereta api yang terbangun	15%	25%	2,400,000,000	35%	2,500,000,000	45%	3,000,000,000	45%	7,900,000,000	Provinsi Bali
		Penetapan Rencana Induk Perkeretaapian	Jumlah Dokumen Perencanaan Perkeretaapian Provinsi Bali	15%									
		PROGRAM PENYELENGGARAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)	Rasio konektivitas layanan angkutan darat	0.71	0.86	1,000,000,000	0.88	1,100,000,000	0.90	1,200,000,000	0.90	3,300,000,000	
		Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi	Persentase peningkatan keselamatan pengguna jaringan jalan	0.71									
		PROGRAM PENGELOLAAN PELAYARAN	Persentase Aksesibilitas Pelayaran	67.5	75	4,075,000,000	80	4,200,000,000	84	4,300,000,000	84	12,575,000,000	
		Penetapan Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Regional	Jumlah dokumen kajian	67.5									
	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Bali	PROGRAM PENYELENGGARAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)	Persentase Sarana dan Prasarana Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Kondisi baik	28.98	38.58	2,100,000,000	43.75	2,163,000,000	49.48	2,227,890,000	49.48	6,490,890,000	
		Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi	Jumlah Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi yang Tersedia	28.98									

TUJUAN	SASARAN	PROGRAM DAN KEGIATAN	Indikator Kinerja Program (outcome)	Realisasi (Tahun 2022)	Target Tahun Ke						Kondisi Kinerja pada akhir periode		Lokasi	
					Tahun 2024		Tahun 2025		Tahun 2026		RPD			
					Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp		
Terwujudnya Transportasi yang Handal Untuk Pelayanan Kelas Dunia	Terwujudnya Kualitas layanan Transportasi di Provinsi Bali	PROGRAM PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)	Persentase pencapaian waktu tempuh 2,5 jam/100Km dari KSP menuju jalan nasional	63	65	1,391,000,000	66	1,432,730,000	66.5	1,475,711,900	66.5	4,299,441,900	Provinsi Bali	
			Persentase terpenuhinya Standar Pelayanan Minimum angkutan	72	73	1,177,000,000	73.45	1,212,310,000	73.85	1,248,679,300	73.85	3,637,989,300		
			Indeks kepuasan layanan angkutan Trans Bali/Trans Sarbagita	82	82.5	6,420,000,000	83	6,612,600,000	83.5	6,810,978,000	83.5	19,843,578,000		
		Persetujuan Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalin) untuk Jalan Provinsi												
		Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ												
		Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi												
		Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Taksi yang Wilayah Operasinya Melampaui Lebih dari 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi												
		Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar kota												
		PROGRAM PENGELOLAAN PELAYARAN	Persentase Pelabuhan Pengumpan Regional yang Operasionalnya menerapkan SPM	50	50	535,000,000	50	551,050,000	75	567,581,500	75	1,633,631,500		
		Pembangunan, Penerbitan Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pengumpan Regional	Presentase Pelabuhan Pengumpan Regional yang Operasionalnya Menerapkan SPM	50										

## 6.2 Indikator Kinerja

Terdapat 8 Indikator Kinerja Utama dan 1 Indikator Program untuk mendukung kegiatan prioritas pada Dinas Perhubungan Provinsi yang juga beberapa diantaranya masuk dalam mendukung Tujuan dan Sasaran dalam Rancangan Pembangunan Daerah Tahun 2024-2026.

Indikator Kinerja yang dipergunakan sebagai berikut :

1. Persentase lintasan kereta api yang terbangun
2. Rasio konektivitas layanan angkutan darat
3. Persentase Sarana dan Prasarana Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kondisi Baik.
4. Persentase terpenuhinya Standar Pelayanan Minimum angkutan
5. Indeks Kepuasan layanan Angkutan Trans Bali/ Trans Sarbagita
6. Persentase pencapaian waktu tempuh 2,5 jam/100Km dari KSP menuju Jalan Nasional
7. Persentase Aksesibilitas Pelayaran
8. Persentase Pelabuhan Pengumpan Regional yang Operasionalnya menerapkan SPM
9. Nilai Evaluasi Manajemen Kinerja

RENCANA PAGU DALAM MENUNJANG PENCAPAIAN KINERJA								
TAHUN 2018-2023								
PROGRAM	INDIKATOR SASARAN	INDIKATOR KINERJA	KEGIATAN	TAHUN				
				2019	2020	2021	2022	2023
Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)	Terwujudnya Transportasi yang lancar	Rasio konektivitas layanan angkutan	Penertiban izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas			799,813,758	614,020,448	675,442,493
		Indeks kepuasan terhadap kinerja sistem Transportasi Bali	Persetujuan Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) untuk Jalan Provinsi			50,000,000	71,000,000	78,000,000
		Persentase pencapaian waktu tempuh 2,5 jam/100Km dari KSP menuju jalan nasional	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi			487,344,550	5,447,930,860	3,289,050,000
			Pelaksanaan Manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan provinsi			814,910,912	932,000,000	1,026,000,000

	Terwujudnya Transportasi yang berkeselamatan	Persentase terpenuhinya Standar Pelayanan Minimum angkutan	Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi			3,640,000,000	70,000,000	77,000,000
Program Pengelolaan Pelayaran	Terwujudnya Transportasi yang berkeselamatan	Persentase Pelabuhan Pengumpan Regional yang Operasionalnya menerapkan SPM	Pembangunan, Penertiban Izin Pembangunan dan Pengoperasian Pelabuhan Pengumpul Regional			429,536,480	700,000,000	1,000,000,000
			Penetapan Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Regional			1,217,344,925	619,999,926	700,000,000
Program Pengelolaan Perkeretaapian	Terwujudnya Sistem Transportasi yang berkelanjutan	Persentase lintasan keretaapi wilayah sarbagita yang mendapatkan kepastian pembiayaan	Penetapan rencana induk perkeretaapian			637,344,840	4,500,000,000	5,200,000,000
	Terwujudnya Infrastruktur Perhubungan yang memadai							

### **6.3 Kelompok Sasaran dan Pendanaan Indikatif**

Untuk mewujudkan tujuan dan sasaran pembangunan Provinsi Bali diharapkan akan dapat terlaksana atau capaian atas keinginan dan amanat masyarakat Provinsi Bali tentunya secara keseluruhan sudah tertuang dalam Rancangan Pembangunan Daerah Provinsi Bali. Kelompok sasaran yang tertuang pada Dinas Perhubungan Provinsi Bali dalam rangka Meningkatkan prasarana dan sarana publik yang memadai, ketersediaan infrastruktur transportasi baik darat, laut maupun udara untuk mendukung aktivitas ekonomi masyarakat.

Pendanaan Indikatif untuk menunjang Rencana Program dan Kegiatan dapat dilihat pada tabel 6.1.

## **BAB VII**

### **KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN**

Kinerja Perangkat Daerah Dinas Perhubungan yang mengampu urusan Perhubungan, memegang peranan penting dalam mewujudkan Tujuan Transportasi yang Handal menunjang “Meningkatkan Pembangunan Infrastruktur (Darat, Laut dan Udara) Secara Terintegrasi dan Terkoneksi Antar Wilayah Untuk Mendukung Pembangunan Perekonomian Serta Akses dan Mutu Pelayanan Publik di Bali”,

Masukan (*inputs*) adalah sesuatu yang dibutuhkan agar pelaksanaan program dan kegiatan dapat berjalan atau dalam rangka menghasilkan output, misalnya sumber daya manusia, dana, material, waktu, teknologi dan sebagainya;

Keluaran (*outputs*) adalah segala sesuatu berupa produk/jasa (fisik dan/atau non fisik) sebagai hasil langsung dari pelaksanaan suatu program dan kegiatan berdasarkan masukan yang digunakan;

Hasil (*outcomes*) adalah segala sesuatu yang mencerminkan berfungsinya keluaran kegiatan pada jangka menengah. Outcome merupakan ukuran seberapa jauh setiap produk jasa dapat memenuhi kebutuhan dan harapan masyarakat;

Manfaat (*benefit*) adalah kegunaan suatu keluaran (*output*) yang dirasakan langsung oleh masyarakat. Dapat berupa tersedianya fasilitas yang dapat diakses oleh publik;

Dampak (*Impact*) adalah ukuran tingkat pengaruh sosial, ekonomi, lingkungan atau kepentingan umum lainnya baik bersifat positif maupun negatif yang dimulai oleh capaian kinerja setiap indikator dalam suatu kegiatan.

Penetapan indikator kinerja kegiatan dan sasaran harus didasarkan pada perkiraan yang realistis dengan memperhatikan tujuan dan sasaran yang ditetapkan serta data pendukung yang harus diorganisir. Indikator kinerja dimaksud hendaknya: (1) spesifik dan jelas; (2) dapat diukur secara obyektif; (3) relevan dengan tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, dan (4) tidak bias. Berikut diberikan beberapa contoh indikator *outputs* dan indikator *outcomes* dari kegiatan, demikian juga beberapa contoh untuk indikator sasaran.

Dinas Perhubungan Provinsi Bali menyelenggarakan urusan Perhubungan yang juga tidak terlepas dari pencapaian Tujuan yakni meningkatnya kuantitas dan kualitas infrastruktur darat, laut dan udara secara terintegrasi dan terkoneksi mendukung pertumbuhan perekonomian baru. Dalam sasaran untuk menjawab pencapaian tujuan tersebut Dinas Perhubungan memiliki satu indikator sasaran yang menembak secara langsung yakni “Indeks Kepuasan Masyarakat (Transportasi)”.

Dinas Perhubungan Provinsi Bali bersama Kelompok Ahli dan Bappeda Litbang Provinsi Bali telah melakukan penelaahan dalam upaya mewujudkan pencapaian Misi Kepala Daerah dengan menyusun indikator - indikator kinerja yang dipergunakan untuk menunjang terwujudnya pencapaian misi tersebut. Dalam 5 tahun kedepan indikator - indikator tersebut dipergunakan untuk mengukur sejauh mana Kinerja Penyelenggaraan Bidang Urusan. Capaian indikator – indikator tersebut akan memberikan gambaran kinerja yang terukur. Indikator – indikator yang telah disepakati pada pelaksanaan urusan oleh Perangkat Daerah akan ditindaklanjuti dengan penyusunan strategi atau arah kebijakan serta penyusunan Program/Kegiatan yang relevan dengan penyelenggaraan urusan Perhubungan.

Indikator Kinerja Perangkat Daerah Dinas Perhubungan Provinsi Bali yang mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPD dapat dilihat pada tabel 7.1.

#### Indikator Kinerja Perangkat Daerah Yang Mengacu Pada Tujuan dan Sasaran RPD

No	Indikator Kinerja Program	Kondisi Kinerja Pada Awal RPD	Target Capaian Setiap Tahunan			Kondisi Kinerja Pada Akhir Periode RPD
			Tahun 2024	Tahun 2025	Tahun 2026	
1	Nilai Evaluasi Manajemen Kinerja	83,82	83,85	83,90	84	84
2	Presentase lintasan kereta api yang terbangun	15%	25%	35%	45%	45%
3	Rasio konektivitas layanan angkutan darat	0,71	0,86	0,88	0,90	0,90
4	Persentase Sarana dan Prasarana Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Kondisi baik	28,98	35,58	43,75	49,48	49,48
5	Persentase terpenuhinya Standar Pelayanan Minimum angkutan	72	73	73,45	73,85	73,85
6	Indeks kepuasan layanan angkutan Trans Bali/Trans Sarbagita	72,50	82,5	83	83,5	83,5

7	Persentase pencapaian waktu tempuh 2,5 jam/100Km dari KSP menuju jalan nasional	63	65	66	66,5	66,5
8	Persentase Aksesibilitas Pelayanan	67,5	75	80	84	84
9	Persentase Pelabuhan Pengumpan Regional yang Operasionalnya menerapkan SPM	50	50	50	75	75

Dari tabel diatas dapat dijelaskan bahwa terdapat Indikator Prioritas yang menjadi fokus pada RPD 2024 – 2026, indikator tersebut mengacu kepada perkiraan yang realistis dengan memperhatikan tujuan dan sasaran dan di sesuaikan dengan indicator sasaran Indek Kinerja Utama dari kementerian Perhubungan. Dimana indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan untuk perioda Tahun 2024 – Tahun 2026 adalah sebagai berikut:

- Terwujudnya konektifitas Nasional;
- Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan;
- Meningkatnya Keselamatan Transportasi.

Dalam pelaksanaan menjawab indikator kinerja tidak sepenuhnya kegiatan secara langsung akan menjawab indikator program melainkan dipandang perlu dilaksanakan kegiatan survey ke lapangan untuk mendapatkan data pendukung pemenuhan indikator program. pelaksanaan indikator kinerja dari kegiatan yang rencananya akan dilaksanakan pada Dinas Perhubungan Provinsi Bali setiap tahunnya berupa Rencana Kerja Tahunan (RKT) serta Pengukuran Kinerja Kegiatan seperti pada contoh matrik dibawah ini.

Instansi :

Formulir RKT

Sasaran			Program	Kegiatan				Kete Rang an
Uraian	Indikator	Rencana Tingkat Capaian (Target)		Uraian	Indikator Kinerja	Satuan	Rencana Tingkat Capaian (Target)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Dalam pengukuran kinerja ada beberapa tahapan yang dilakukan yaitu penetapan, pengumpulan data dan cara pengukuran kinerja.

Penetapan indikator telah disebutkan seperti uraian di atas, sedangkan pengumpulan data kinerja dimaksudkan untuk mendapatkan data kinerja yang akurat, lengkap, tepat waktu dan konsisten yang berguna bagi pengambilan keputusan dalam rangka perbaikan kinerja instansi pemerintah tanpa meninggalkan prinsip-prinsip keseimbangan biaya, manfaat, efektif dan efisien.

Pengumpulan data untuk indikator kinerja masukan, keluaran, dan hasil secara sistematis relatif mudah diperoleh, namun data untuk indikator kinerja manfaat dan dampak sulit dicapai karena memerlukan survey tersendiri guna mendapatkan data tingkat kepuasan masyarakat terhadap hasil yang dicapai sebagai dampak dari kebijakan yang dilaksanakan terhadap masyarakat. Dampak dari suatu kegiatan belum tentu bisa dilihat satu tahun atau dua tahun melainkan dalam waktu yang relatif lama. Pengumpulan data untuk pengukuran kinerja hanya sampai kepada data masukan, keluaran dan hasil.

Pengukuran kinerja meliputi kinerja kegiatan dan tingkat pencapaian sasaran. Pengukuran kinerja kegiatan dimaksud menggunakan formulir Pengukuran Kinerja Kegiatan (PKK) sebagai berikut. :

Program	Kegiatan					Persentase Pencapaian Rencana Tingkat Capaian (Target)	Kete Rang An
	Uraian	Indikator Kinerja	Satuan	Rencana	Realisasi Tingkat Capaian (Target)		
1	2	3	4	5	6	7	8

## EVALUASI KINERJA

Berdasarkan hasil perhitungan formulir PKK, dilakukan evaluasi terhadap pencapaian setiap indikator kinerja kegiatan untuk memberikan penjelasan lebih lanjut tentang hal-hal yang mendukung keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan suatu kegiatan. Evaluasi bertujuan agar diketahui pencapaian realisasi, kemajuan dan kendala yang dijumpai dalam rangka pencapaian visi, misi, tujuan dan sasaran agar dapat dinilai dan dipelajari guna perbaikan pelaksanaan program dan kegiatan dimasa yang akan datang.

Selain itu dalam evaluasi kinerja dilakukan pula analisis efisiensi dengan cara membandingkan antara *input* dan *output* baik untuk rencana maupun realisasi.

Analisis ini menggambarkan tingkat efisiensi yang dilakukan oleh instansi dengan memberikan data nilai *output* per unit yang dihasilkan oleh suatu *input* tertentu.

Selanjutnya dilakukan pula pengukuran/penentuan tingkat efektivitas yang menggambarkan tingkat kesesuaian antara tujuan dengan hasil, manfaat atau dampak.

Selain itu, evaluasi juga dilakukan terhadap setiap perbedaan kinerja (*performance gap*) yang terjadi, baik terhadap penyebab terjadinya *gap* maupun strategi pemecahan masalah yang telah dan akan dilaksanakan.

Untuk melakukan analisis akuntabilitas kinerja harus menyajikan data dan informasi yang relevan bagi pembuat keputusan agar dapat menginterpretasikan keberhasilan dan kegagalan secara lebih luas dan mendalam. Oleh karena itu perlu dibuat suatu analisis tentang pencapaian akuntabilitas kinerja instansi secara keseluruhan.

Analisis tersebut meliputi urutan keterkaitan pencapaian kinerja kegiatan dengan program dan kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, dan misi serta visi sebagaimana ditetapkan dalam rencana strategik. Dalam analisis ini perlu dijelaskan perkembangan kondisi pencapaian sasaran dan tujuan secara efisien dan efektif, sesuai dengan kebijakan, program, dan kegiatan yang telah ditetapkan. Analisis tersebut dilakukan dengan menggunakan informasi atau data yang diperoleh secara lengkap termasuk pula evaluasi kebijakan untuk mengetahui ketepatan dan efektivitas baik kebijakan itu sendiri maupun sistem dan proses pelaksanaannya.

## **BAB VIII**

### **PENUTUP**

Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Provinsi Bali tahun 2024 - 2026 merupakan dokumen acuan yang akan dijabarkan kedalam rencana program dan kegiatan di setiap tahunnya yang bertujuan untuk mendukung tercapainya Tujuan mewujudkan Transportasi yang Handal untuk layanan wisata berkelas Dunia terutama yang berkaitan dengan infrastruktur. Pentingnya dokumen perencanaan merupakan gambaran konsistensi Pemerintah dalam menuntaskan permasalahan transportasi di Provinsi Bali yang diemban Dinas Perhubungan dalam jangka 3 tahun. Selain itu pentingnya dokumen perencanaan juga merupakan wujud komitmen Perangkat Daerah dalam menuntaskan misi yang ditugaskan.

Dinas Perhubungan selaku Perangkat Daerah yang mengampu urusan Perhubungan, memegang peranan penting dalam mewujudkan Pencapaian sasaran dan target Rencana Strategis Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2024 - 2026 sangat berpengaruh terhadap pendanaan yang relatif besar disetiap tahunnya, sehingga hal ini berpengaruh terhadap realisasi target yang sudah ditetapkan pada Renstra Dinas Perhubungan Tahun 2024 - 2026.

Demikian Rencana Strategis ini disusun, untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.