



Rencana Strategis Perubahan

**DINAS PERHUBUNGAN
TAHUN 2019 - 2023**

RENSTRA



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb

Puji dan syukur Kami panjatkan ke hadirat Allah SWT atas karunia serta rahmat-Nya lah penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Serang tahun 2019-2023 dapat diselesaikan sesuai waktu yang telah ditetapkan.

Pada prinsipnya Rencana Strategis Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Serang Tahun 2019-2023 adalah dokumen acuan pelaksanaan pembangunan yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Serang untuk periode 5 (lima) tahun. Dimana termuat didalamnya Latar Belakang, Maksud dan Tujuan, Visi dan Misi, Strategis dan Kebijakan, Program dan Kegiatan serta Indikator Kinerja dan Kelompok Sasaran Pembangunan selama 5 (lima) tahun yang disusun sesuai dengan tugas dan fungsi DISHUB yang berpedoman kepada Visi dan Misi Kota Serang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD).

Implementasi Renstra setiap tahunnya akan dijabarkan ke dalam Rencana Kerja (RENJA) PD, dan akan dievaluasi pencapaian target yang telah ditetapkan melalui Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Untuk itu pencapaian target tersebut perlu dipahami dan disepakati bersama serta diupayakan untuk diwujudkan oleh segenap unsur pimpinan dan staf pada Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Serang.

Kami menyadari bahwa dalam penyusunan Renstra ini banyak pihak yang secara aktif membantu guna terselesaikannya proses penyusunan, dengan ini kami ucapkan banyak terimakasih. Semoga Renstra ini dapat bermanfaat bagi Pemerintah Kota Serang khususnya bagi Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Serang.

Wassalamua'alaikum Wr. Wb

Serang, November 2022
Kepala Dinas Perhubungan Kota Serang


Dr. IL IKBAL., M.Kes
Nip. 19680304 199003 1 005

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR		i
DAFTAR ISI		ii
BAB I	PENDAHULUAN	I - 1
1.1	LATAR BELAKANG	I - 1
1.2	LANDASAN HUKUM	I - 2
1.3	MAKSUD DAN TUJUAN	I - 4
1.4	SISTEMATIKA PENULISAN	I - 5
BAB II	GAMBARAN PELAYANAN SKPD	II - 1
2.1	TUGAS, FUNGSI DAN STRUKTUR ORGANISASI	II-1
2.2	SUMBER DAYA PERANGKAT DAERAH	II-20
2.3	KINERJA PELAYANAN PERANGKAT DAERAH	II-24
2.4	TANTANGAN DAN PELUANG PEMBANGUNAN PELAYAAN PERANGKAT DAERAH	II-30
BAB III	PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS	III-1
3.1	IDENTIFIKASI PERMASALAHAN	III-1
3.2	TELAAH VISI, MISI, PROGRAM KEPALA DAERAH TERPILIH	III-37
3.3	TELAAH RENSTRA KEMENTERIAN	III-44
3.4	TELAAH RENSTRA PROPINSI BANTEN	III-44
3.5	TELAAH RTRW DAN KLHS	III-45
3.6	PENENTUAN ISU STRATEGIS	III-49
BAB IV	TUJUAN DAN SASARAN	IV-1
	Lampiran Tabel 4.1	IV-3
BAB V	STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN	V-1
	Lampiran Tabel 5.1	V-3
BAB VI	RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN	VI-1
	Lampiran Tabel 6.1	VI -6
BAB VII	KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN	VII-1
	Lampiran Tabel 7.1	VII-3
BAB VIII	PENUTUP	VIII-1

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Serang merupakan salah satu perangkat daerah (PD) yang dalam menjalankan roda pemerintahan didasarkan kepada kebijakan umum daerah Kota Serang. Sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah, dimana memberikan kewenangan kepada Daerah Kota/Kabupaten untuk mengurus dan memajukan daerahnya sendiri. Hal ini diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pembangunan, pelayanan, pemberdayaan dan peran serta masyarakat. Dengan adanya otonomi Daerah tentunya diharapkan Pemerintah Daerah mampu meningkatkan daya saing melalui prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan dalam pembangunan, peningkatan daya guna, potensi dan keanekaragaman sumber daya daerah.

Perangkat Daerah merupakan unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang dalam mencapai keberhasilannya perlu didukung dengan perencanaan yang baik sesuai dengan visi misi organisasi. Pendekatan yang dilakukan adalah melalui perencanaan strategis yang merupakan serangkaian rencana tindakan dan kegiatan mendasar yang dibuat untuk diimplementasikan oleh organisasi dalam rangka pencapaian tujuan organisasi yang telah ditetapkan sebelumnya. Sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku bahwa setiap Perangkat Daerah perlu menyusun Rencana Strategis (Renstra) PD sebagai dokumen perencanaan pembangunan jangka menengah. Renstra PD disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Perangkat Daerah serta berpedoman pada RPJM daerah dan bersifat indikatif.

Perencanaan strategis Perangkat Daerah mutlak diperlukan sejalan pendekatan perencanaan pembangunan sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dinas Perhubungan sebagai Perangkat Daerah dalam penyiapan rencana kerja jangka waktu 5 (lima) tahunan, merujuk kepada amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 pasal 272 Ayat 1, yakni menyusun rencana strategis (Renstra) dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan bersifat Indikatif. Lebih lanjut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 pada pasal 1 Ayat 7 dalam ketentuan umum

menetapkan bahwa Renstra adalah sebagai dokumen perencanaan Perangkat Daerah untuk periode 5 (lima) tahun.

Renstra Perangkat Daerah mempunyai kedudukan yang strategis yaitu menjembatani antara perencanaan Perangkat Daerah dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) sebagai implementasi pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) yang menjadi satu kesatuan untuk mendukung pencapaian Visi dan Misi daerah.

Perencanaan strategis menentukan arah suatu organisasi untuk tahun kedepan atau tahun-tahun berikutnya, bagaimana cara mengarahkannya dan bagaimana mengevaluasi keberhasilan dan ketidak berhasilannya. Fokus dari perencanaan strategis biasanya keseluruhan organisasi. Adapun cakupan perencanaan strategis meliputi visi, misi, tujuan dan sasaran, metodologi, analisis situasi, tujuan objektivitas dan target. Secara umum Renstra Dinas Perhubungan Kota Serang 2019-2023 merupakan salah satu perangkat dasar pengukuran kinerja atas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat yang dievaluasi melalui Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) setiap tahun.

Selanjutnya penjabaran Renstra Perangkat daerah lima tahunan dituangkan dalam dokumen Rencana Kerja (Renja) yang mencakup Program/ Kegiatan Perangkat daerah dalam masa 1 (satu) tahunan. Rencana Kerja menjadi bagian yang teramat penting dari Pelaksanaan Program dan Kegiatan, mengingat Rencana Kerja merupakan penjabaran dari Visi dan Misi Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah terpilih.

1.2 LANDASAN HUKUM

Rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Serang Tahun 2019-2023 disusun berdasarkan landasan sebagai berikut :

1. Peraturan Pemerintah RI Nomor 39 tahun 1992, Tentang Peran serta Masyarakat.
2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 165);
3. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 75, Tambahan Negara Republik Indonesia Nomor 3851.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Republik

- Indonesia Nomor 3952); Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2003 tentang Pedoman Organisasi Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 14, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4262);
5. 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);
 6. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 126, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4438);
 7. Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah ;
 8. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);
 9. Undang-undang Nomor 32 Tahun 2007, Tentang Pembentukan Kota Serang Di Provinsi Banten (Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4748).
 10. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2008 tentang Pedoman Evaluasi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah;
 11. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah;
 12. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
 13. Undang-undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
 14. Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah ;
 15. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 08 Tahun 2014 tentang Sistem Informasi Pembangunan Daerah (SIPD)
 16. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2016 Tentang Perangkat Daerah ;

17. Peraturan Menteri Dalam Negeri No 13 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Keuangan Daerah, sebagaimana telah diubah terakhir dengan nomor 21 Tahun 2011.
18. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 86 Tahun 2017 tentang Tata Cara Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Pembangunan Daerah
19. Peraturan Walikota Kota Serang Nomor 14 Tahun 2017, Tentang Perubahan Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata kerja Dinas Perhubungan (DISHUB).

1.3 MAKSUD DAN TUJUAN

MAKSUD

Penyusunan Dokumen Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Serang 2019-2023 merupakan dokumen perencanaan untuk periode lima tahun yang dimaksudkan untuk memberikan visi, misi, kepala daerah yang dituangkan kedalam tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan Pengendalian Operasional dan Rekayasa , angkutan Darat , Teknis Sarana dan Prasarana , dan Perhubungan Laut melalui pembinaan yang dilaksanakan secara terpadu, sinergis, harmonis dan berkesinambungan sesuai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Serang 2019 – 2023 serta Kebijakan Nasional sesuai kebutuhan sektoral.

TUJUAN

1. Sebagai pedoman bagi Dinas Perhubungan Kota Serang 2019-2023 dalam menjalankan organisasinya.
2. Memberikan arah dan pedoman bagi Dinas Perhubungan Kota Serang 2019-2023 dalam menjalankan Rencana Kerja selama 5 (lima) tahun kedepan sehingga Program/Kegiatan yang disusun dapat dilaksanakan secara kontinyu/ berkelanjutan.
3. Memudahkan Dinas Perhubungan Kota Serang dalam melakukan pengendalian terhadap pencapaian dan kendala-kendala yang dihadapi dalam mencapai target yang ditetapkan karena Program/ Kegiatan yang direncanakan dalam Renstra telah terukur.

1.4 SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan Renstra Dinas Perhubungan Kota Serang 2019-2023 adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan tentang latar belakang, landasan hukum, maksud dan tujuan dan sistematika penulisan renstra.

BAB II GAMBARAN PELAYANAN

Bab ini menguraikan tentang peran (tugas, fungsi dan Struktur) organisasi, sumber daya yang dimiliki, capaian-capaian kinerja dalam pelaksanaan Renstra periode sebelumnya, capaian program prioritas dalam pelaksanaan RPJMD periode sebelumnya dan Tantangan serta peluang pengembangan pelayanan perangkat daerah yang perlu dilakukan melalui Renstra Perangkat Daerah.

BAB III PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS

Bab ini menguraikan tentang identifikasi permasalahan berdasarkan tugas dan fungsi pelayanan Perangkat Daerah, telaah visi, misi dan program kepala daerah dan wakil kepala daerah terpilih, telaah renstra K/L dan Renstra Propinsi, telaah RTRW dan KLHS dan Penentuan Isu-isu Strategis

BAB IV TUJUAN DAN SASARAN

Bab ini menguraikan tentang rumusan pernyataan tujuan dan sasaran jangka menengah Perangkat Daerah. Pernyataan tujuan dan sasaran jangka menengah Perangkat Daerah beserta indikator kinerjanya.

BAB V STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN

Bab ini menguraikan tentang rumusan pernyataan strategi dan arah kebijakan Perangkat Daerah dalam lima tahun mendatang. Menunjukkan relevansi dan konsistensi antar pernyataan visi dan misi RPJMD periode berkenaan dengan tujuan, sasaran, strategi, dan arah kebijakan Perangkat Daerah.

BAB VI RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN

Bab ini menguraikan tentang rencana program dan kegiatan, indikator kinerja, kelompok sasaran dan pendanaan indikatif sesuai dengan perumusan rencana program kegiatan, indikator kinerja, kelompok sasaran dan pendanaan indikatif.

BAB VII KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

Bab ini menguraikan tentang indikator kinerja Perangkat Daerah yang secara langsung menunjukkan kinerja yang akan dicapai Perangkat Daerah dalam lima tahun mendatang sebagai komitmen untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran RPJMD.

BAB VIII PENUTUP.

Bab ini menguraikan tentang pengantar penutup dokumen renstra.

BAB II

GAMBARAN PELAYANAN PERANGKAT DAERAH

2.1. TUGAS DAN FUNGSI STRUKTUR ORGANISASI

2.1.1. Dasar Hukum Pembentukan

Dinas Perhubungan Kota Serang dibentuk berdasarkan Peraturan Walikota Serang Nomor 15 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan . Pasal 3 menyebutkan bahwa : Dinas Perhubungan melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah dan tugas pembantuan yang diberikan pada Daerah sesuai dengan visi, misi dan program Walikota sebagaimana dijabarkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah.

2.1.2. Susunan Organisasi

Susunan organisasi Dinas Perhubungan diatur Berdasarkan Pasal 2 Perwal No. 17 Tahun 2017, terdiri dari :

- (1) Susunan Organisasi Dinas Perhubungan, terdiri atas :
 - a. Kepala Dinas;
 - b. Sekretariat, membawahkan :
 1. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
 2. Sub Bagian Keuangan; dan
 3. Sub Bagian Program Evaluasi dan Pelaporan.
 - c. Bidang Lalu Lintas, membawahkan :
 1. Seksi Manajemen Lalu Lintas Jalan;
 2. Seksi Rekayasa Lalu Lintas Jalan; dan
 3. Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas Angkutan Jalan.
 - d. Bidang Angkutan, membawahkan :
 1. Seksi Angkutan Darat;
 2. Seksi Angkutan Pelayaran dan Penyeberangan Rakyat; dan
 3. Seksi Pengembangan Angkutan Umum.
 - e. Bidang Sarana dan Prasarana, membawahkan :
 1. Seksi Perencanaan dan Pengendalian Sarana Prasarana Perhubungan;
 2. Seksi Pemeliharaan dan Pembangunan Penerangan Jalan Umum; dan

3. Seksi Pembangunan dan Pemeliharaan Sarana Prasarana Perhubungan.

f. Bidang Teknologi dan Keselamatan, membawahkan :

1. Seksi Keselamatan;

2. Seksi Teknologi Perhubungan; dan

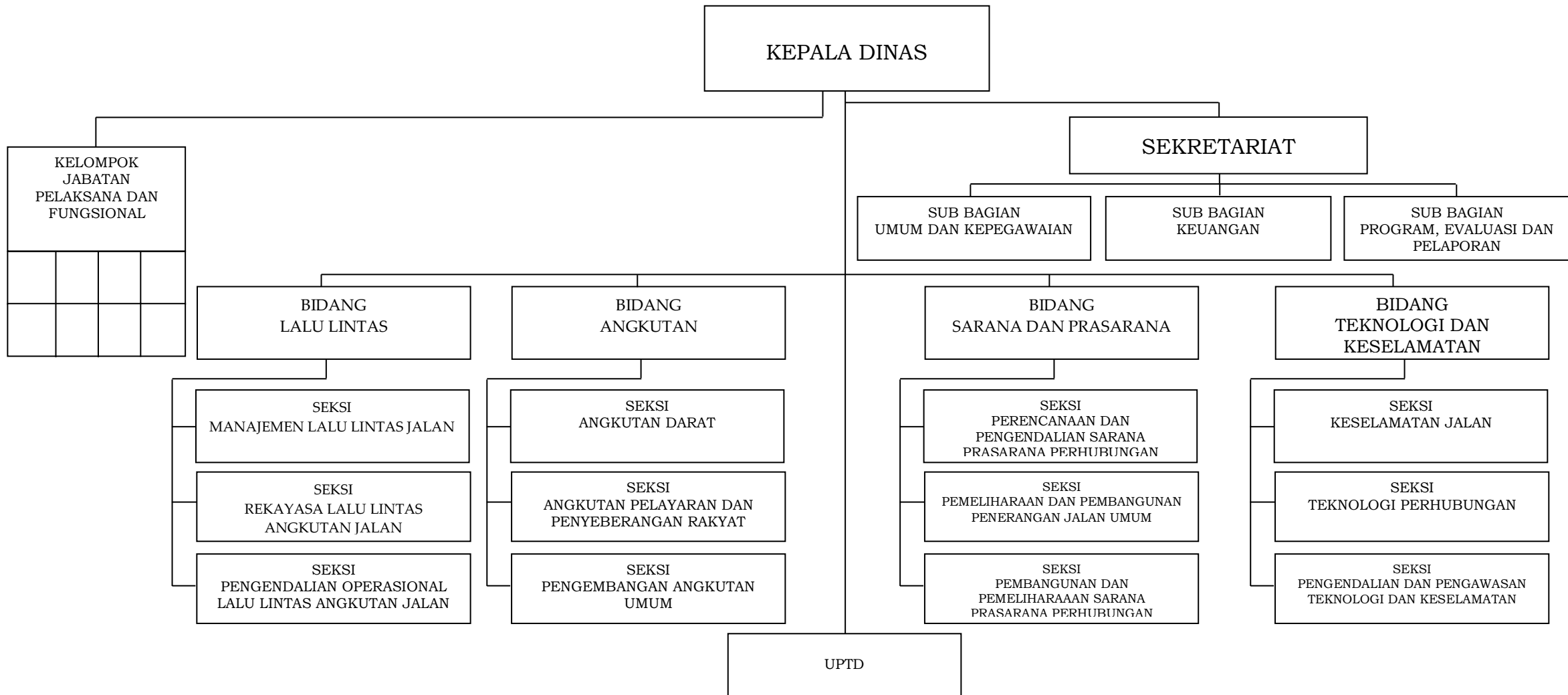
3. Seksi Pengendalian dan Pengawasan Teknologi dan Keselamatan.

g. UPTD;

h. Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional.

(2) Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Walikota ini.

Gambar 2.1
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan



2.1.3. Tugas Pokok dan Fungsi

- (1) Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu Walikota melaksanakan Urusan Pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang diberikan kepada daerah.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Dinas Perhubungan mempunyai fungsi :
 - a. perumusan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - b. pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - c. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
 - d. pelaksanaan administrasi urusan pemerintahan bidang perhubungan; dan
 - e. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.
- (3) Dinas Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

2.1.4. Uraian Tugas dan Tata Kerja

Berdasarkan Peraturan Walikota No. 15 Tahun 2021 Tentang Uraian Tugas Jabatan Pimpinan Dinas, Kepala Bidang, Kepala Seksi dan Administrator serta Pengawas Perangkat Daerah. Uraian tugas Dinas Perhubungan, meliputi:

Sekretariat

Pasal 5

- (1) Sekretariat mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam pengkoordinasian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan tugas dan fungsi Dinas serta menyelenggarakan kegiatan di bidang administrasi umum, keuangan, kepegawaian, program, evaluasi dan pelaporan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Sekretariat mempunyai fungsi :
 - a. menyelenggarakan penyusunan rencana kerja, kinerja, dan anggaran tahunan Sekretariat;
 - b. menyelenggarakan kegiatan di bidang administrasi umum, keuangan, kepegawaian, dan program, evaluasi dan pelaporan dalam melayani kepala dinas dalam urusan kedinasan;
 - c. menyelenggarakan pembinaan di bidang administrasi umum, keuangan, kepegawaian, dan program, evaluasi dan pelaporan dalam melayani kepala dinas dalam urusan kedinasan;
 - d. menyelenggarakan

- d. menyelenggarakan pengawasan di bidang administrasi umum, keuangan, kepegawaian, dan program, evaluasi dan pelaporan dalam melayani kepala dinas dalam urusan kedinasan;
 - e. melaksanakan tugas lainnya sesuai dengan bidang tugasnya; dan
 - f. pelaporan.
- (3) Sekretariat dipimpin oleh seorang Sekretaris yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas.

Sub Bagian Umum dan Kepegawaian

Pasal 6

- (1) Sub Bagian Umum dan Kepegawaian mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas dan fungsi Sekretariat di bidang administrasi umum dan administrasi kepegawaian.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Sub Bagian Umum dan Kepegawaian mempunyai fungsi meliputi :
- a. melaksanakan penyusunan program dan rencana kegiatan Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
 - b. melaksanakan pengelolaan urusan surat-menyurat/tata naskah dinas;
 - c. melaksanakan pengelolaan urusan rumah tangga, perpustakaan, kearsipan, keprotokolan, dan kehumasan;
 - d. melakukan pengoordinasian dan penyusunan bahan rancangan produk hukum daerah penunjang seluruh kegiatan pada dinas;
 - e. melaksanakan pembinaan dan pengembangan pegawai sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
 - f. melaksanakan pelayanan administrasi kepegawaian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - g. melaksanakan fasilitasi penilaian prestasi kerja pegawai sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - h. melaksanakan fasilitasi pemrosesan penetapan angka kredit jabatan pelaksana dan jabatan fungsional di lingkungan dinas;
 - i. melaksanakan penyusunan Rencana Kebutuhan Barang;
 - j. melaksanakan pengelolaan barang/perengkapan/aset sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - k. melaksanakan
 - k. melaksanakan pemeliharaan kebersihan serta kerapihan ruangan kantor;
 - l. melaksanakan fasilitasi dalam pembangunan dan pengembangan e-government;

- m. melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Sub Bagian Umum dan Kepegawaian; dan
 - n. melaksanakan tugas lain sesuai dengan bidang tugasnya.
- (1) Sub Bagian Umum dan Kepegawaian dipimpin oleh seorang Kepala Sub Bagian yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Sekretaris Dinas.

Sub Bagian Keuangan

Pasal 7

- (1) Sub Bagian Keuangan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas dan fungsi Sekretariat di bidang administrasi keuangan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Sub Bagian Keuangan mempunyai fungsi meliputi :
- a. melakukan penyusunan program dan rencana kegiatan Sub Bagian Keuangan;
 - b. melakukan pembinaan penatausahaan keuangan dinas;
 - c. melakukan penatausahaan anggaran dinas sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
 - d. melakukan pengelolaan kas dinas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - e. melakukan penatausahaan pendapatan yang berasal dari retribusi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - f. melakukan pelayanan lainnya di bidang keuangan dinas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - g. menyimpan bukti-bukti transaksi keuangan sebagai bahan penyusunan laporan pertanggungjawaban keuangan dinas;
 - h. melakukan penyusunan laporan keuangan dinas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
 - i. melakukan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Sub Bagian Keuangan; dan
 - j. melaksanakan
- j. melaksanakan tugas lain sesuai dengan bidang tugasnya.
- (3) Sub Bagian Keuangan dipimpin oleh seorang Kepala Sub Bagian yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Sekretaris Dinas.

Sub Bagian Program Evaluasi dan Pelaporan

Pasal 8

- (1) Sub Bagian Program, Evaluasi dan Pelaporan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas dan fungsi Sekretariat di bidang perencanaan program, evaluasi, dan pelaporan.

- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Sub Bagian Program, Evaluasi dan Pelaporan mempunyai fungsi meliputi :
- a. melakukan penyusunan program dan rencana kegiatan Sub Bagian Program, Evaluasi dan Pelaporan;
 - b. melakukan pengoordinasian dan penyusunan rencana program dan kegiatan dinas yang meliputi rencana strategis, rencana kerja, penetapan kinerja, indikator kinerja utama, laporan akuntabilitas kinerja pemerintah daerah, rencana kerja dan anggaran;
 - c. melaksanakan pengumpulan dan pengadministrasian usulan rencana kerja dan anggaran/rencana kerja perubahan dan anggaran dari unit kerja di lingkungan Dinas;
 - d. melaksanakan penyusunan rencana kerja dan anggaran / rencana kerja perubahandan anggaran dan dokumen pelaksanaan anggaran / dokumen pelaksanaan perubahan anggaran berdasarkan usulan unit-unit kerja dan hasil pembahasan internal Dinas;
 - e. melakukan pembinaan administrasi perencanaan di lingkungan dinas;
 - f. melakukan kegiatan monitoring, evaluasi, dan pelaporan terhadap realisasi atau pelaksanaan program dan kegiatan dinas;
 - g. melakukan koordinasi dengan unit-unit kerja di lingkungan dinas dalam rangka menyiapkan bahan-bahan untuk menyusun Laporan Kinerja Instansi Pemerintah lingkup dinas dan laporan kedinasan lainnya;
 - h. melakukan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Sub Bagian Program, Evluasi dan Pelaporan; dan
 - i. melaksanakan tugas lain sesuai dengan bidang tugasnya.

(3) Sub

- (3) Sub Bagian Program, Evaluasi dan Pelaporan dipimpin oleh seorang Kepala Sub Bagian yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Sekretaris Dinas.

Bidang Lalu Lintas

Pasal 9

- (1) Bidang Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas dinas yang berkenaan dengan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bidang Lalu Lintas mempunyai fungsi :
 - a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas dan analisis dampak lalu lintas;

- b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas dan analisis dampak lalu lintas;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas dan analisis dampak lalu lintas; dan
 - d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Bidang Lalu Lintas dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas.

Seksi Manajemen Lalu Lintas Jalan

Pasal 10

- (1) Seksi Manajemen Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Lalu Lintas yang berkenaan dengan manajemen lalu lintas jalan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Manajemen Lalu Lintas Jalan mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang manajemen lalu lintas jalan;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen lalu lintas jalan;
 - c. penyiapan
 - d. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang penetapan rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - e. penetapan lintas penyebrangan dan persetujuan pengoperasian kapal dalam daerah yang terletak pada jaringan jalan daerah dan/atau jaringan jalur kereta api dalam daerah;
 - f. penetapan rencana induk perkeretaapian dalam daerah;
 - g. penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya dalam 1 (satu) daerah;
 - h. penetapan jaringan pelayanan perkeretaapian pada jaringan jalur perkeretaapian dalam daerah; dan
 - i. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Manajemen Lalu Lintas Jalan dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Lalu Lintas.

Seksi Rekayasa Lalu Lintas Angkutan Jalan

Pasal 11

- (1) Seksi Rekayasa Lalu Lintas Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Lalu Lintas yang berkenaan dengan rekayasa lalu lintas angkutan jalan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Rekayasa Lalu Lintas Angkutan Jalan mempunyai fungsi :
 - a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang rekayasa lalu lintas angkutan jalan;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang rekayasa lalu lintas angkutan jalan;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang penyediaan perlengkapan jalan dalam daerah;
 - d. pelaksanaan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan dalam daerah; dan
 - e. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Rekayasa Lalu Lintas Jalan dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Lalu Lintas.

Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas Angkutan Jalan

Pasal 12

- (1) Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Lalu Lintas yang berkenaan dengan pengendalian operasional lalu lintas angkutan jalan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Pengendalian Operasional Lalu Lintas Angkutan Jalan mempunyai fungsi:
 - a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pengendalian operasional lalu lintas angkutan jalan;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang pengendalian operasional lalu lintas angkutan jalan;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pengendalian operasional lalu lintas angkutan jalan; dan
 - d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Analisis Dampak Lalu Lintas dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Lalu Lintas.

Bidang Angkutan

Pasal 13

- (1) Bidang Angkutan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas yang berkenaan dengan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan.

- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bidang Angkutan mempunyai fungsi :
- a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang angkutan darat, angkutan pelayaran dan penyeberangan rakyat dan pengembangan angkutan umum;
 - b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan darat, angkutan pelayaran dan penyeberangan rakyat dan pengembangan angkutan umum;
 - c. penyiapan
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan darat, angkutan pelayaran dan penyeberangan rakyat dan pengembangan angkutan umum; dan
 - d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Bidang Angkutan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas.

Seksi Angkutan Darat

Pasal 14

- (1) Seksi Angkutan Darat mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Angkutan yang berkenaan dengan angkutan darat.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Angkutan Darat mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang angkutan darat;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan darat;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang penyediaan angkutan darat dalam daerah;
 - d. penetapan rencana umum jaringan trayek yang menghubungkan 1 (satu) daerah;
 - e. pengoordinasian izin penyelenggaraan angkutan darat dalam trayek perdesaan dan perkotaan dalam 1 (satu) daerah;
 - f. penetapan tarif kelas ekonomi untuk angkutan darat yang melayani trayek antar kota dalam daerah serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam daerah;
 - g. pengoordinasian izin usaha angkutan darat bagi badan usaha yang berdomisili dalam daerah;
 - h. pengoordinasian izin usaha angkutan darat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan dalam daerah;
 - i. pengoordinasian izin trayek penyelenggaraan angkutan darat yang melayani trayek dalam daerah;
 - j. penetapan tarif angkutan darat;
 - k. pengoordinasian

- k. pengoordinasian izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas dalam 1 (satu) daerah; dan
 - l. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan dan Sarana yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Angkutan Darat dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Angkutan.

Seksi Angkutan Pelayaran dan Penyeberangan Rakyat

Pasal 15

- (1) Seksi Angkutan Pelayaran dan Penyeberangan Rakyat mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Angkutan yang berkenaan dengan angkutan pelayaran dan penyeberangan rakyat.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Angkutan Pelayaran dan Penyeberangan Rakyat mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang angkutan pelayaran dan penyeberangan rakyat;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan pelayaran dan penyeberangan rakyat;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan pelayaran dan penyeberangan rakyat;
 - d. pengoordinasian izin usaha penyelenggaraan angkutan sungai dan danau sesuai dengan domisili orang perseorangan warga negara indonesia atau badan usaha;
 - e. pengoordinasian izin usaha penyelenggaraan angkutan pelayaran dan penyeberangan rakyat sesuai dengan domisili badan usaha; dan
 - f. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan dan Sarana yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Angkutan Pelayaran dan Penyeberangan Rakyat dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Angkutan.

Seksi Pengembangan Angkutan Umum

Pasal 16

- (1) Seksi Pengembangan Angkutan Umum mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Angkutan yang berkenaan dengan pengembangan angkutan umum.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Pengembangan Angkutan Umum mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pengembangan angkutan umum;

- b. pelaksanaan kebijakan di bidang pengembangan angkutan umum;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pengujian kendaraan bermotor;
 - d. pengoordinasian izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kendaraan bermotor; dan
 - e. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan dan Sarana yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Pengembangan Angkutan Umum dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Angkutan.

Bidang Sarana dan Prasarana

Pasal 17

- (1) Bidang Sarana Prasarana mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas yang berkenaan dengan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan prasarana.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bidang Sarana dan Prasarana mempunyai fungsi :
- a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang sarana prasarana;
 - b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang sarana prasarana;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang sarana prasarana; dan
 - d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Bidang Sarana dan Prasarana dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas.

Seksi Perencanaan dan Pengendalian Sarana Prasarana Perhubungan

Pasal 18

- (1) Seksi Perencanaan dan Pengendalian Sarana Prasarana Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Sarana dan Prasarana yang berkenaan dengan perencanaan dan pengendalian sarana prasarana perhubungan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Perencanaan dan Pengendalian Sarana Prasarana Perhubungan mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang perencanaan dan pengendalian sarana prasarana perhubungan;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang perencanaan dan pengendalian sarana prasarana perhubungan;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang perencanaan dan pengendalian sarana prasarana perhubungan;

- d. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang penetapan rencana induk dan DLKR/DLKP untuk pelabuhan sungai dan danau;
 - e. penetapan kelas stasiun untuk stasiun pada jaringan jalur kereta api daerah; dan
 - f. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Sarana dan Prasarana yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Perencanaan dan Pengendalian Sarana Prasarana Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Sarana dan Prasarana.

Seksi Pemeliharaan dan Pembangunan Penerangan Jalan Umum

Pasal 19

- (1) Seksi Pemeliharaan dan Pembangunan Penerangan Jalan Umum mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Sarana dan Prasarana yang berkenaan dengan pemeliharaan dan pembangunan penerangan jalan umum.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Pemeliharaan dan Pembangunan Penerangan Jalan Umum mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang Pemeliharaan dan Pembangunan Penerangan Jalan Umum;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang Pemeliharaan dan Pembangunan Penerangan Jalan Umum;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pemeliharaan dan pembangunan penerangan jalan umum;
 - d. melakukan pembangunan instalasi penerangan jalan umum;
 - e. melakukan koordinasi dan pembangunan sarana prasarana penerangan jalan umum;
 - f. melakukan pengadaan lampu-lampu penerangan jalan umum;
 - g. melakukan pengelolaan peralatan yang dipergunakan dalam pembangunan instalasi penerangan jalan umum;
 - h. melakukan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hal-hal yang berkenaan dengan penerangan jalan umum;
 - i. melakukan pengawasan dan pemberian bimbingan teknis kepada masyarakat dalam pembangunan instalasi penerangan jalan umum secara swadaya;
 - j. melakukan pengawasan atas pemanfaatan perijinan di bidang pemasangan instalasi penerangan jalan umum;
 - k. melakukan pemberian bantuan teknis kepada Perangkat Daerah lainnya dalam hal-hal yang berkaitan dengan penerangan jalan umum atau pembangunan instalasi listrik;

- l. melakukan pemantauan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan pembangunan penerangan jalan umum;
 - m. melakukan monitoring, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan kegiatan Seksi Penerangan Jalan Umum; dan
 - n. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Sarana Prasarana yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Pemeliharaan dan Pembangunan Penerangan Jalan Umum dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Sarana dan Prasarana.

Seksi Pembangunan dan Pemeliharaan Satana Prasarana Perhubungan

Pasal 20

- (1) Seksi Pembangunan dan Pemeliharaan Satana Prasarana Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Sarana dan Prasarana yang berkenaan dengan pembangunan dan pemeliharaan satana prasarana perhubungan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Pembangunan dan Pemeliharaan Satana Prasarana Perhubungan mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pembangunan dan pemeliharaan satana prasarana perhubungan;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang pembangunan dan pemeliharaan satana prasarana perhubungan;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pembangunan dan pemeliharaan satana prasarana perhubungan;
 - d. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pembangunan pelabuhan pengumpan lokal;
 - e. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pembangunan pelabuhan pelabuhan sungai dan danau;
 - o. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal;
 - p. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal;
 - q. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang tempat pendaratan dan lepas landas helikopter;

- r. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pembangunan dan operasi prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam 1 (satu) daerah; dan
 - s. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Sarana dan Prasarana yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Pembangunan dan Pemeliharaan Satana Prasarana dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Sarana dan Prasarana.

Bidang Teknologi dan Keselamatan

Pasal 21

- (1) Bidang Teknologi dan Keselamatan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas yang berkenaan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang teknologi dan keselamatan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Bidang Teknologi dan Keselamatan mempunyai fungsi :
- a. penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pepaduan moda, teknologi perhubungan, lingkungan perhubungan dan keselamatan;
 - b. penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang pepaduan moda, teknologi perhubungan, lingkungan perhubungan dan keselamatan;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pepaduan moda, teknologi perhubungan, lingkungan perhubungan dan keselamatan; dan
 - d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas yang berkaitan dengan tugasnya
- (3) Bidang Pengembangan dan Keselamatan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Dinas.

Seksi Keselamatan Jalan

Pasal 22

- (1) Seksi Keselamatan Jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Teknologi dan Keselamatan yang berkenaan dengan keselamatan jalan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Keselamatan Jalan mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang keselamatan jalan;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang keselamatan jalan;

- c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang keselamatan jalan;
 - d. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang kelaikan fungsi jalan keselamatan sarana dan prasarana;
 - e. fasilitasi manajemen dan penganganan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - f. fasilitasi keselamatan pengusaha angkutan umum dan fasilitasi kelaikan kendaraan;
 - g. penegakan hukum oleh PPNS di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 - h. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Teknologi dan Keselamatan yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Keselamatan Jalan dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Teknologi dan Keselamatan.

Seksi Teknologi Perhubungan

Pasal 23

- (1) Seksi Teknologi Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Teknologi dan Keselamatan yang berkenaan dengan teknologi perhubungan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Teknologi Perhubungan mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang teknologi perhubungan;
 - b. pelaksanaan kebijakan di bidang pengembangan teknologi perhubungan;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang teknologi perhubungan; dan
 - d. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Teknologi dan Keselamatan yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Teknologi Perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Teknologi dan Keselamatan.

Seksi Pengendalian dan Pengawasan Teknologi dan Keselamatan

Pasal 24

- (1) Seksi Pengendalian dan Pengawasan Teknologi dan Keselamatan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Bidang Teknologi dan Keselamatan yang berkenaan dengan pengendalian dan pengawasan teknologi dan keselamatan.
- (2) Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Seksi Pengendalian dan Pengawasan Teknologi Dan Keselamatan mempunyai fungsi :
- a. melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pengendalian dan pengawasan teknologi dan keselamatan;

- b. pelaksanaan kebijakan di bidang pengendalian dan pengawasan teknologi dan keselamatan;
 - c. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas jalan;
 - d. penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang kelaikan fungsi jalan keselamatan, sarana dan prasarana;
 - e. fasilitasi manajemen dan penanganan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - f. fasilitasi keselamatan pengusaha angkutan umum dan fasilitasi kelaikan kendaraan;
 - g. penegakan hukum oleh penyidik pegawai negeri sipil di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
 - h. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Teknologi dan Keselamatan yang berkaitan dengan tugasnya.
- (3) Seksi Pengendalian dan Pengawasan Teknologi dan Keselamatan dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bidang Teknologi dan Keselamatan.

Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional

Pasal 25

- (1) Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional ditetapkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Jabatan
- (2) Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala Dinas melalui Kepala Bidang pada masing-masing Bidang tempat Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional yang bersangkutan bekerja.
- (3) Dalam hal Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) lebih dari seorang dibentuk Kelompok Jabatan Pelaksana dan Fungsional.
- (4) Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dipimpin oleh Pemegang Jabatan Pelaksana dan Fungsional yang paling senior.
- (5) Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional adalah kedudukan yang menunjukkan tugas, tanggung jawab, wewenang dan hak seorang Pegawai Negeri Sipil dalam suatu satuan organisasi yang dalam pelaksanaan tugasnya didasarkan pada keahlian dan/atau keterampilan tertentu.
- (6) Jumlah Pegawai Negeri Sipil yang memangku setiap jenis Jabatan Pelaksana dan Jabatan Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan sesuai peraturan perundang-undangan.

BAB V
TATA KERJA
Bagian Kesatu
Pasal 26

- (1) Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan dan masing-masing unsur organisasi Dinas Perhubungan merupakan satu kesatuan yang utuh dan tidak dapat dipisahkan satu sama lain.
- (2) Setiap pejabat di lingkungan Dinas Perhubungan melakukan kerjasama secara fungsional sesuai dengan struktur dan jenjang jabatan yang berlaku baik secara vertikal maupun secara horizontal.
- (3) Setiap pimpinan unit kerja di lingkungan Dinas Perhubungan wajib memimpin dan memberikan bimbingan serta petunjuk pelaksanaan tugas kepada unit kerja Dinas Perhubungan di bawahnya atau pegawai yang membantunya.
- (4) Setiap pimpinan unit kerja di lingkungan Dinas Perhubungan wajib melaksanakan sistem pengendalian intern di lingkungan masing-masing.
- (5) Setiap pimpinan unit kerja di lingkungan Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugasnya, berkewajiban menerapkan prinsip-prinsip koordinasi, integrasi, sinkronisasi dan simplikasi serta akuntabilitas kinerja.

Bagian Kedua
Pelaporan
Pasal 27

- (1) Kepala Dinas wajib memberikan laporan tentang pelaksanaan tugasnya secara teratur, jelas, dan tepat waktu kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.
- (2) Setiap pimpinan unit kerja di lingkungan Dinas wajib mengikuti, mematuhi petunjuk dan bertanggung jawab kepada pimpinan unit kerja Dinas yang membawahkannya serta memberikan laporan secara tepat waktu.
- (3) Setiap laporan yang diterima oleh pimpinan unit kerja di lingkungan Dinas dari pimpinan unit kerja di bawahnya, wajib diolah dan dipergunakan sebagai bahan pertimbangan lebih lanjut untuk memberikan petunjuk kepada unit kerja Dinas yang di bawahkannya tersebut.
- (4) Pengaturan mengenai jenis laporan dan tata cara penyampaiannya berpedoman kepada peraturan perundang-undangan.

Bagian Ketiga
Hal Mewakili
Pasal 28

- (1) Dalam hal berhalangan untuk melaksanakan tugasnya, Kepala Dinas menunjuk Sekretaris untuk mewakilinya.
- (2) Apabila Sekretaris karena sesuatu hal berhalangan, maka Kepala Dinas dapat menunjuk salah seorang Kepala Bidang yang paling senior.

Bagian Keempat

Kepegawaian

Pasal 29

Kepala Dinas, Sekretaris, Kepala Bidang, Kepala Sub Bagian dan Kepala Seksi di lingkungan Dinas Perhubungan diangkat dan diberhentikan oleh Walikota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Kelima

Eselonisasi

Pasal 30

Eselonisasi Jabatan Struktural pada Dinas Perhubungan meliputi :

- a. Kepala Dinas Perhubungan merupakan jabatan eselon II.b atau jabatan pimpinan tinggi pratama.
- b. Sekretaris Dinas Perhubungan merupakan jabatan eselon III.a atau jabatan administrator.
- c. Kepala Bidang pada Dinas Perhubungan merupakan jabatan eselon III.b atau jabatan administrator.
- d. Kepala Sub Bagian dan Kepala Seksi pada Dinas Perhubungan merupakan jabatan eselon IV.a atau jabatan pengawas.

BAB VI

PEMBIAYAAN

Pasal 31

Pembiayaan atas pelaksanaan tugas Dinas Perhubungan bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah serta sumber pembiayaan lain yang sah.

BAB VII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 32

Pada saat Peraturan Walikota ini mulai berlaku, semua ketentuan peraturan yang berkaitan dengan kedudukan, susunan organisasi, tugas dan fungsi serta tata kerja Dinas Perhubungan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 33

Peraturan Walikota ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Walikota ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kota Serang.

2.2. Sumber Daya

2.2.1. Sumberdaya Manusia

Keberdayaan daerah antara lain dapat dilihat dari kapabilitas aparatur, yaitu yang berhubungan dengan keberadaan dan upaya peningkatan aparatur. Indikator ini ditunjukkan dengan: (1) Tingkat pendidikan aparatur yang digambarkan dengan persentase jumlah PNS berdasarkan jenjang pendidikan yang ditamatkan, (2) Perkembangan jumlah aparatur, dan (3) Tingkat kreativitas aparatur.

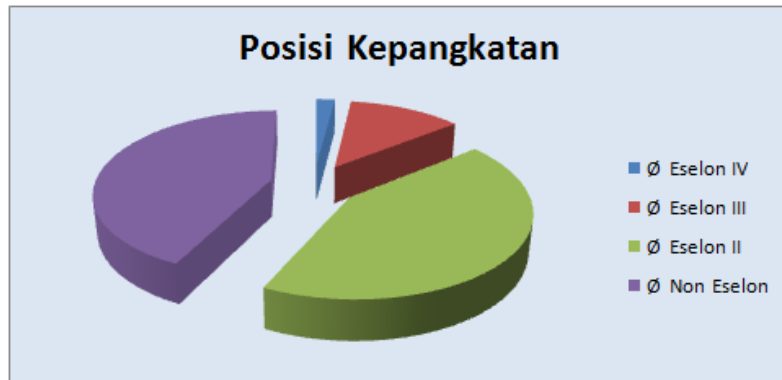
Untuk mendukung pelaksanaan tugas pokok, fungsi dan urusan yang diemban Dinas Perhubungan Kota Serang didukung oleh pegawai saat ini yang tercatat sebanyak 49 Pegawai Negeri Sipil (PNS), dengan rincian sebagai berikut :

TABEL 2.1 : Data jumlah Pegawai Dinas Perhubungan

1. Kepala Dinas	:	1	Orang
2. Sekretaris	:	1	Orang
3. Kepala Bidang	:	4	Orang
4. Kepala Sub Bagian	:	4	Orang
5. Kepala UPTD	:	2	Orang
6. Kepala Seksi	:	12	Orang
7. Fungsional	:	15	Orang
8. Magang	:	272	Orang
JUMLAH	:	289	Orang

1. Pangkat dan Golongan

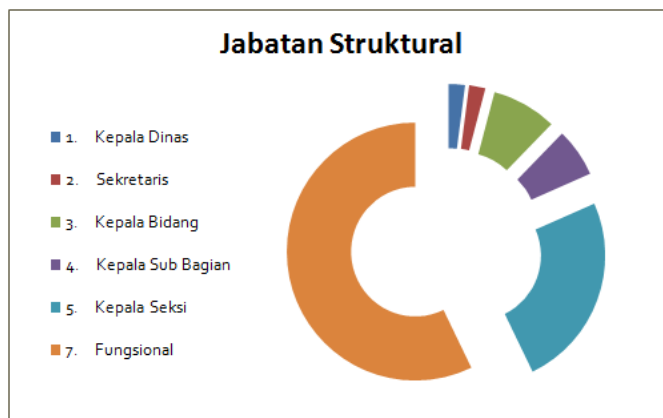
Ø Eselon IV	:	16	Orang
Ø Eselon III	:	7	Orang
Ø Eselon II	:	1	Orang
Ø Non Eselon	:	15	Orang
JUMLAH	:	39	Orang



Gambar 2.2 Posisi Kepangkatan DISHUB

2. Jabatan Struktural

1. Kepala Dinas	:	1	Orang
2. Sekretaris	:	1	Orang
3. Kepala Bidang	:	4	Orang
4. Kepala UPTD	:	2	Orang
5. Kepala Sub Bagian	:	4	Orang
6. Kepala Seksi	:	12	Orang
7. Fungsional	:	15	Orang
JUMLAH	:	39	Orang



Gambar 2.3 Jabatan Struktural Pegawai Dinas Perhubungan

2.2.2. Sarana dan Prasarana Kerja

Sumberdaya yang dimiliki dapat didayagunakan untuk mendukung tugas pokok dan fungsi melalui kemampuan dan kualitas aparatur dalam usahanya melakukan pelayanan publik pada bidang Perhubungan Darat, Laut dan Pengendalian Lalu

lintas serta Angkutan. Saat ini prasarana dan sarana kerja yang dimiliki, meliputi berbagai bentuk kebendaan seperti tertera pada tabel berikut :

TABEL 2.2
Daftar Barang Hasil Inventarisasi

No	Nama Barang	Merk/type	Tahun Perolehan	Kondisi		
				Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
1	Mesin Ketik Manual Standar (14-16)	ROYAL	2008			√
2	Mesin Ketik Manual Standar (14-16)	ROYAL	2008			√
3	Mesin Ketik Manual Standar (14-16)	-	2010			√
4	Mesin Ketik Manual Standar (14-16)	-	2010			√
5	Mesin Ketik Manual Standar (14-16)	-	2010			√
6	Rak Kayu	Brother	2013			√
7	Rak Kayu	Brother	2013			√
8	Filling Besi/Metal	ELITE	2008			√
9	Filling Besi/Metal	-	2010			√
10	Filling Besi/Metal	-	2010			√
11	Filling Besi/Metal	-	2010			√
12	Lemari kayu	-	2010			√
13	Lemari kayu	-	2010			√
14	Lemari kayu	-	2010			√
15	Lemari kayu	-	2010			√
16	Lemari kayu	-	2010			√
17	Lemari kayu	-	2010			√
18	White Board	UKS	2008			√
19	White Board	UKS	2008			√
20	Kursi Rapat	-	2010			√
21	Kursi Rapat	-	2010			√
22	Kursi Rapat	-	2010			√
23	Kursi Rapat	-	2010			√
24	Kursi Rapat	-	2010			√
25	Kursi Rapat	-	2010			√
26	Kursi Rapat	-	2010			√
27	Kursi Rapat	-	2010			√
28	Kursi Rapat	-	2010			√
29	Kursi Rapat	-	2010			√
30	Kursi Rapat	-	2010			√
31	Kursi Rapat	-	2010			√
32	Kursi Rapat	-	2010			√
33	Kursi Rapat	-	2010			√
34	Kursi Rapat	-	2010			√
35	Kursi Rapat	-	2010			√
36	Kursi Rapat	-	2010			√
37	Kursi Rapat	-	2010			√
38	Kursi Rapat	-	2010			√
39	Kursi Rapat	-	2010			√
40	Kursi Rapat	-	2011			√

41	Kursi Rapat	-	2011			√
42	Kursi Rapat	-	2011			√
43	Kursi Rapat	-	2011			√
44	Kursi Rapat	-	2011			√
45	Kursi Rapat	-	2011			√
46	Kursi Rapat	-	2011			√
47	Kursi Rapat	-	2011			√
48	Kursi Rapat	-	2011			√
49	Kursi Rapat	-	2011			√
50	Kursi Rapat	-	2011			√
51	Kursi Rapat	-	2011			√
52	Kursi Rapat	-	2011			√
53	AC Split	LG	2010			√
54	AC Split	LG	2010			√
55	AC Split	LG	2010			√
56	AC Split	LG	2011			√
57	Sound System	-	2010			√
58	P.C Unit	INTEL	2008			√
59	P.C Unit	INTEL	2008			√
60	P.C Unit	INTEL	2010			√
61	P.C Unit	INTEL	2010			√
62	P.C Unit	INTEL	2010			√
63	P.C Unit	INTEL	2010			√
64	P.C Unit	INTEL	2010			√
65	P.C Unit	-	2011			√
66	P.C Unit	-	2011			√
67	P.C Unit	-	2012			√
68	Printer	CANON IP 1800	2008			√
69	Printer	CANON IP 1800	2008			√
70	Printer	CANON	2008			√
71	Printer	CANON	2008			√
72	Printer	CANON	2008			√
73	Printer	CANON	2008			√
74	Printer	CANON	2010			√
75	Printer	CANON MP 568	2010			√
76	Printer	CANON MP 568	2010			√
77	Printer	CANON MP 568	2010			√
78	Printer	CANON MP 568	2010			√
79	Printer	CANON MP 568	2010			√
80	Printer	CANON MP 568	2010			√
81	Printer	CANON MP 568	2010			√
82	Printer	CANON MP 568	2010			√
83	Printer	-	2010			√
84	Printer	-	2012			√
85	Printer	-	2012			√
86	Printer	-	2012			√
87	Scanner		2012			
88	Peralatan Personal Komputer Lain-lain	-	2010			√
89	Modem	-	2010			√
90	Peralatan Jaringan Lain-lain	-	2010			√

91	Meja Kerja Pejabat Eselon II	VICTOR	2008			√
92	Meja Kerja Pejabat Eselon II	-	2010			√
93	Meja Kerja Pejabat Eselon III	-	2008			√
94	Meja Kerja Pejabat Eselon III	-	2008			√
95	Meja Kerja Pejabat Eselon III	-	2008			√
96	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
97	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
98	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
99	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
100	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
101	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
102	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
103	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
104	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
105	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
106	Meja Kerja Pejabat Eselon IV	VICTOR	2008			√
107	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
108	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
109	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
110	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
111	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
112	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
113	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
114	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
115	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
116	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
117	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
118	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	VICTOR	2008			√
119	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
120	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
121	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2011			√
122	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2011			√
123	Kursi Kerja Pejabat Eselon II	ERGOTEC	2008			√
124	Kursi Kerja Pejabat Eselon II	-	2010			√
125	Kursi Kerja Pejabat Eselon III	ERGOTEC	2008			√
126	Kursi Kerja Pejabat Eselon III	ERGOTEC	2008			√
127	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
128	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
129	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
130	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
131	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
132	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
133	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
134	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
135	Kursi Kerja Pejabat Eselon IV	ERGOTEC	2008			√
136	Proyektor + Attachment	SHARP	2010			√
137	Pesawat Telephone	WIFONE LG	2008			√
138	Pesawat Telephone	WIFONE LG	2008			√
139	Pesawat Telephone	WIFONE LG	2008			√
140	Note Book	-	2015			√

141	Sofa	-	2010			√
142	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
143	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
144	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
145	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
146	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
147	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
148	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
149	Meja Kerja Pegawai Non Struktural	-	2010			√
150	Meja Rapat	-	2011			√
151	Meja Rapat	-	2011			√
152	AC Split	LG	2010			√
153	AC Split	LG	2010			√
154	AC Split	Panasonic	2014			√
155	AC Split	Sharp	2013			√
156	P.C Unit	INTEL	2008			√
157	P.C Unit	INTEL	2008			√
158	P.C Unit	AMD dualcore E1 - 6010, 2Gb ddr3, 500Gb sata, dvd rw, Gigabit LAN, intel hd, k/b= mouse, dos+lcd 15,6 inc	2015			√
159	Printer	BROTHER	2013			√
160	Printer	BROTHER	2013			√
161	Printer	CANON MP 568	2010			√
162	Printer	HP (hitam)	2011			√
163	Printer	HP (hitam)	2011			√
164	Printer	Resolusi 600x600 dpi, fpo:8.5 sec, 266 Mhz Procecor, 2mb memory, duty cycle: 5000 tgs/mth, 150- sheet input tray , USB 2.0 Host	2015			√
165	Printer	Resolusi 600x600 dpi, fpo:8.5 sec, 266 Mhz Procecor, 2mb memory, duty cycle: 5000 tgs/mth, 150- sheet input tray , USB 2.0 Host	2015			√
166	Printer	HP LASER JET PRO M102a, A4 210mm x 297 mm, 21 - 30 ppm, 600 x 600 dpi, USB, White	2017			√

167	Printer	HP LASER JET PRO MFP M130a, A4, 600 X 600 dpi, Up to 22 ppm, White, USB, Copy, Scan	2017			√
168	Printer	HP LASER JET PRO MFP M130a, A4, 600 X 600 dpi, Up to 22 ppm, White, USB, Copy, Scan	2017			√
169	Printer	HP LASER JET PRO MFP M130a, A4, 600 X 600 dpi, Up to 22 ppm, White, USB, Copy, Scan	2017			√
170	Laptop	ACER	2008			√
171	Laptop	ACER	2008			√
172	Laptop	LENOVO	2010			√
173	Laptop	LENOVO	2010			√
174	Laptop	LENOVO	2010			√
175	Laptop	LENOVO	2010			√
176	Laptop	TOSHIBA	2011			√
177	Note Book	HP PAVILION	2013			√
178	Note Book	HP PAVILION	2013			√
179	Note Book	ASUS	2013			√
180	Note Book	-	2015			√
181	Note Book	-	2015			√
182	Laptop	ACER APIRE Z1402	2016			√
183	Televisi	PANASONIC	2010			√
184	Televisi	POLYTRON	2010			√
185	Dispenser	MIYAKO	2008			√
186	Dispenser	MIYAKO	2008			√
187	Dispenser	-	2012			√
188	HandyCam	SONY	2008			√
189	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
190	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
191	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
192	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
193	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
194	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
195	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
196	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√

197	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
198	Lampu Lalulintas (Trafic Light)	rambu lalulintas portable	2009			√
199	Peralatan studio Visual Lain-lain		2008			√
200	Camera Electronic	SONY	2008			√
201	Camera Electronic	CANON	2010			√
202	Camera Electronic	CASIO	2011			√
203	Facsimile	-	2012			√
204	Proyektor + Attachment	SHARP	2010			√
205	Kain Panel	-	2014			√
206	Kain Paniel	-	2014			√
207	Global Positioning System	-	2010			√
208	Global Positioning System	-	2011			√
209	Meja Makan	-	2011			√
210	Unintemuptible Power Supply (UPS)	-	2012			√
211	Unintemuptible Power Supply (UPS)	-	2012			√
212	Unintemuptible Power Supply (UPS)	-	2012			√
						211

2.3 Kinerja Pelayanan Perangkat Daerah

Bagian ini menunjukkan tingkat capaian kinerja Dinas Perhubungan Kota Serang berdasarkan sasaran/target Renstra Perangkat Daerah periode sebelumnya, menurut indikator kinerja pelayanan OPD dan/atau indikator lainnya seperti MDGs atau indikator yang telah diratifikasi oleh pemerintah.

Ada beberapa indikator kinerja yang diterapkan dalam RPJMD 2008-2013, sedangkan dalam pelaksanaan yang dituangkan dalam Renstra Dinas Perhubungan tahun 2008 – 2013 terdapat beberapa Indikator Kinerja. Ada indikator kinerja yang tambah, ada pula yang menerus, berdasarkan kebutuhan saat itu, adapun Indikator awal yang tertuang dalam RPJMD 2008 – 2013 seperti diperlihatkan pada tabel 2.3 disertai Pencapaian Kinerja Dinas Perhubungan sesuai indikator perubahan dan Indikator kinerja kunci.

Tabel 2.3 Pencapaian Kinerja Dinas Perhubungan

N O.	INDIKATOR KINERJA SESUAI TUGAS DAN FUNGSI SKPD	TARGET SPM	TARGET IKK	TARGET INDIKATOR LAINNYA		TARGET RENSTRA SKPD TAHUN					REALISASI CAPAIAN TAHUN					RASIO CAPAIAN PADA TAHUN						
						2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008	2009	2010	2011	2012
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	6	7	8	9	10	5	6	7	8	9	10
1	Program Pelayanan Administrasi Perkantoran	50%	-	-	50	75	100	100	100	100			100	100	100	100	50	60	80	90	100	100
2	Program Peningkatan sarana dan prasarana	--	-	-	50	80	100	100	100	100				100	100	100	50	50				
3	Program peningkatan pengembangan sistem pelaporan capaian	50%			50	50	100	100	100	100				100	100	100						

	kinerja dan keuangan																						
4	Program pembangunan prasarana dan fasilitas Perhubungan	50%		-	50	50	100	100	100	6 Orang petugas kebersihan dan 1 unit TPSS				100	100	100							
5	Program pengembangan Komunikasi Informasi dan Media masa				50 %	50 %	100	100	100	12 Bulan													

Pencapaian Kinerja Pelayanan Sekretariat Dinas Perhubungan Kota Serang Tahun 2008-2013 sebagaimana yang digambarkan pada Tabel 2.3 selanjutnya dilakukan analisis pengelolaan pendanaan pelayanan. Hal ini dimaksudkan untuk mengetahui rasio anggaran dan realisasi anggaran dalam pelaksanaan pelayanan Sekretariat Dinas Perhubungan Kota Serang. Untuk memberikan gambaran rasio anggaran dan realisasi anggaran pada pelaksanaan pelayanan oleh Sekretariat Dinas Perhubungan Kota Serang Tahun 2008-2013 berikut disajikan dalam bentuk tabel anggaran dan realisasi pendanaan pelayanan Sekretariat DISHUB Kota Serang sebagai berikut :

Tabel 2.4 Anggaran dan Realisasi Pendanaan Pelayanan Dinas Perhubungan

URAIAN	ANGGARAN PADA TAHUN (Rp)						REALISASI ANGGARAN PADA TAHUN (Rp)						RASIO ANTARA REALISASI DAN ANGGARAN TAHUN (%)						RATA-RATA PERTUMBUHAN (%)	
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008	2009	2010	2011	2012	2013	ANGGAR AN	REALISA SI
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>16</i>	<i>17</i>	<i>18</i>	<i>19</i>	<i>20</i>	<i>21</i>
BELANJA DAERAH	-	-	5.234.83 9.714	5.597.93 3.780	3.944.33 3.966	10.485.0 17.812	-	-	5.032.6 71.338	5.363.800. 404	3.838.053.8 23	9.478.369. 082	-	-	96	95,82	97,31	90,4 0	20,46	19,75
BELANJA TIDAK LANGSUNG	-	-	1.542.99 4.164	2.495.48 8.230	2.249.13 6.135	3.123.18 2.781	-	-	1.556.4 85.079	2.306.242. 091	2.227.151.9 61	2.332.175. 530	-	-	101	92,42	99,02	72,5 8	17,03	0,95
Belanja Pegawai	-	-	1.542.99 4.164	2.495.48 8.230	2.249.13 6.135	3.213.18 2.781	-	-	1.556.4 85.079	2.306.242. 091	2.227.151.9 61	2.332.175. 530	-	-	101	92,42	99,02	72,5 8	19,05	0,95
BELANJA LANGSUNG	-	-	3.691.84 5.550	3.102.44 5.550	1.695.19 7.831	7.361.83 5.031	-	-	3.476.1 86.259	3.057.558. 313	1.610.901.8 62	7.146.193. 552	-	-	94	98,55	95,03	97,0 7	(6,04)	(12,35)
Belanja Pegawai	-	-	379.015. 000	384.940. 000	285.365. 000	4.440.03 7.781	-	-	320.345 .000	383.010.00 0	273.955.00 0	4.332.025. 017	-	-	94	99,50	96,00	97,5 7	58,68	53,87
Belanja Barang dan Jasa	-	-	995.602. 800	1.267.22 8.726	1.298.83 7.974	2.921.79 7.250	-	-	883.893 .859	1.254.073. 108	1.230.966.2 62	2.814.168. 535	-	-	80,1	98,96	94,77	96,3 2	57,98	54,38
Belanja Modal	-	-	2.317.22 7.750	1.450.37 6.824	110.994. 857	1.861.81 2.971	-	-	271.947 .400	1.420.425. 205	105.980.60 0	1.809.359. 273	-	-	80,1	97,93	95,48	97,1 8	(1.112,67)	(1.146,13)

2.4 Tantangan dan Peluang Pembangunan Pelayanan

Dalam menganalisa tantangan dan peluang dalam pembangunan pelayanan dilakukan :

1. Menggunakan analisa SWOT yaitu melihat kekuatan internal dan ancaman eksternal,
2. Menganalisis dengan IFAS dan EFAS untuk menghitung posisi perbandingan antara kekuatan dengan kelemahan dan peluang dengan ancaman
3. Membuat matrik kuadran untuk menentukan posisi tahapan strategi yang di terapkan pilihannya ada 4 yaitu : progresif, stabilitas, diversifikasi dan survival.
4. Menggunakan analisa TOWS yaitu melihat kombinasi strategi yang tepat setelah melihat kekuatan dan ancaman
5. Menetapkan strategi dari hasil analisa TOWS

Berikut ini uraian dari strategi tersebut :

1. Menggunakan analisa SWOT yaitu melihat kekuatan internal dan ancaman eksternal,

Tabel 2. 5 Analisa kekuatan

KEKUATAN	
1	Tersedianya kerangka regulasi yang mengatur masalah perhubungan
2	Adanya komitmen aparatur dan masyarakat untuk meningkatkan keselamatan perhubungan
3	Adanya dukungan teknologi terhadap layanan perhubungan

Tabel 2. 7 Analisa kelemahan

KELEMAHAN	
1	Belum tersedianya peraturan daerah (Perda) dan peraturan Walikota (Perwal) yang mengatur teknis perhubungan darat dan laut

2	Belum memadainya sarana prasarana pendukung pada Perhubungan darat dan laut
3	Belum optimalnya kinerja SDM perhubungan darat dan laut
4	Belum memadainya sistem teknologi informasi

Tabel 2.8 Analisa Peluang

PELUANG	
1	Keinginan kuat dari berbagai pihak untuk meningkatkan keselamatan perhubungan darat dan laut
2	Adanya keinginan kuat dari masyarakat untuk peningkatan sarana prasarana perhubungan

Tabel 2.9 Analisa Ancaman

ANCAMAN	
1	Rendahnya kesadaran operator terhadap keselamatan layanan perhubungan
2	Adanya persepsi negatif masyarakat terhadap rendahnya layanan perhubungan
3	Adanya potensi tidak efektifnya penanganan kenyamanan berlalu lintas dan pelayaran

2. Menganalisis dengan IFAS dan EFAS untuk menghitung posisi perbandingan antara kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman.

Tabel 2.10 Analisa Faktor Internal

	KEKUATAN	BOBOT	SCORE	TOTAL
1	Tersedianya kerangka regulasi yang mengatur masalah perhubungan	0,2	6	1,2
2	Adanya komitmen aparatur dan masyarakat untuk meningkatkan keselamatan perhubungan	0,4	4	1,6

3	Adanya dukungan teknologi terhadap layanan perhubungan	0,4	6	2,4
TOTAL		100%		5,2
KELEMAHAN		BOBOT	SKORE	TOTAL
1	Belum tersedianya peraturan daerah (Perda) dan peraturan Walikota (Perwal) yang mengatur teknis perhubungan darat dan laut	0,3	3	0,9
2	Belum memadainya sarana prasarana pendukung pada Perhubungan darat dan laut	0,3	5	1,5
3	Belum optimalnya kinerja SDM perhubungan darat dan laut	0,2	4	0,8
4	Belum memadainya sistem teknologi informasi	0,2	5	1
FINAL SCORE				1

Tabel 2.11 Analisa Faktor Eksternal

PELUANG		BOBOT	SCORE	TOTAL
1	Keinginan kuat dari berbagai pihak untuk meningkatkan keselamatan perhubungan darat dan laut	0,5	6	3
2	Adanya keinginan kuat dari masyarakat untuk peningkatan sarana prasarana perhubungan	0,5	4	2
TOTAL		1		5
ANCAMAN		BOBOT	SCORE	TOTAL
1	Rendahnya kesadaran operator terhadap keselamatan layanan perhubungan	0,4	6	2,4
2	Adanya persepsi negatif masyarakat terhadap rendahnya layanan perhubungan	0,3	5	1,5
3	Adanya potensi tidak efektifnya penanganan kenyamanan berlalu lintas dan pelayaran	0,3	4	1,2
FINAL SCORE				-0,1

3. Membuat matrik kuadran untuk menentukan posisi tahapan strategi yang di terapkan pilihannya ada 4 yaitu : progresif, stabilitas, diversifikasi dan survival.

Gambar 2.4 Kuadran strategi



Setelah di lakukan analisa strategi yang diperoleh adalah stabilitas, artinya semua program dan kegiatan diarahkan untuk menjaga stbilitas pencapaian kinerja yang ada untuk meningkat menjadi kwadran progresif

4. Menggunakan analisa TOWS yaitu melihat kombinasi strategi yang tepat setelah melihat kekuatan dan ancaman

Tabel 2. 12 Analisa TOWS

		KEKUATAN	KELEMAHAN
		1 Tersedianya kerangka regulasi yang mengatur masalah perhubungan	1 Belum tersedianya peraturan daerah (Perda) dan peraturan Walikota (Perwal) yang mengatur teknis perhubungan darat dan laut
MATRIK TOWS		2 Adanya komitmen aparatur dan masyarakat untuk meningkatkan keselamatan perhubungan	2 Belum memadainya sarana prasarana pendukung pada Perhubungan darat dan laut
		3 Adanya dukungan teknologi terhadap layanan perhubungan	3 Belum optimalnya kinerja SDM perhubungan darat dan laut
			4 Belum memadainya sistem teknologi informasi
PELUANG		STRATEGI S - O	STRATEGI W - O
1	Keinginan kuat dari berbagai pihak untuk meningkatkan keselamatan perhubungan darat dan laut	S,1,2,3-O,1 Menguatkan kinerja perhubungan dengan sistem pengendalian keselamatan perhubungan darat dan laut	W,1,3,4-O,1 Peningkatan kapasitas SDM dan sistem teknologi informasi dalam teknis keselamatan perhubungan
2	Adanya keinginan kuat dari masyarakat untuk peningkatan sarana prasarana perhubungan	S,1,2-O,1,2 Implementasi regulasi untuk mendukung pengembangan sarana prasarana perhubungan	W,1,2-O,2 Peningkatan sarana prasarana perhubungan untuk mendukung teknis perhubungan
ANCAMAN		STRATEGI S - T	STRATEGI W - T
1	Rendahnya kesadaran operator terhadap keselamatan layanan perhubungan	S,1,2-T,1,2 Menguatkan peran operator terhadap keselamatan layanan perhubungan	W,1,3,4-T,1 Mengembangkan kapasitas SDM dan kelembagaan perhubungan terhadap keselamatan layanan perhubungan
2	Adanya persepsi negatif masyarakat terhadap rendahnya layanan perhubungan	S,1-T,2 Implementasi regulasi yang mendukung peningkatan kualitas layanan perhubungan	W,1,3-T,2 Mengembangkan regulasi dengan kompetensi SDM perhubungan untuk memberikan layanan perhubungan yang berkualitas
3	Adanya potensi tidak efektifnya penanganan kenyamanan berlalu lintas dan pelayaran	S,1-T,3 Implementasi regulasi dan teknologi untuk mendukung efektifitas penanganan kenyamanan berlalu lintas dan pelayaran	W,1,2,4-T,3 Meningkatkan sarana prasarana dengan Implementasi Teknologi informasi untuk efektifitas penanganan masalah perhubungan

5. Menetapkan strategi dari hasil analisa TOWS

Terdapat empat kwadran strategi yang masing masing telah ditemukan langkahnya dalam kwadran yang berbeda dengan delapan strategi yaitu :

- A. Kombinasi S-O Kwadran Progresif rekomendasi strateginya adalah
- a. Menguatkan kinerja perhubungan dengan sistem pengendalian keselamatan perhubungan darat dan laut
 - b. Implementasi regulasi untuk mendukung pengembangan sarana prasarana perhubungan
- B. Kombinasi S-T Kwadran Diversifikasi rekomendasi strateginya adalah :
- a. Menguatkan peran operator terhadap keselamatan layanan perhubungan
 - b. Implementasi regulasi yang mendukung peningkatan kualitas layanan perhubungan
 - c. Implementasi regulasi dan teknologi untuk mendukung efektifitas penanganan kenyamanan berlalu lintas dan pelayaran
- C. Kombinasi W-O kwadran Stabilitas rekomendasinya adalah :
- a. Peningkatan kapasitas SDM dan sistem teknologi informasi dalam teknis keselamatan perhubungan
 - b. Peningkatan sarana prasarana perhubungan untuk mendukung teknis perhubungan
- D. Kombinasi W-T kwadran Survival rekomendasinya adalah :
- a. Mengembangkan kapasitas SDM dan kelembagaan perhubungan terhadap keselamatan layanan perhubungan
 - b. Mengembangkan regulasi dengan kompetensi SDM perhubungan untuk memberikan layanan perhubungan yang berkualitas
 - c. Meningkatkan sarana prasarana dengan Implementasi Teknologi informasi untuk efektifas penanganan masalah perhubungan

BAB III

PERMASALAHAN DAN ISU STRATEGIS

3.1 IDENTIFIKASI PERMASALAHAN

3.1.1 Identifikasi Permasalahan Perhubungan

Perhubungan adalah upaya untuk memperpendek waktu untuk menempuh jarak antara suatu daerah dengan daerah lainnya. Diadakannya perhubungan dimaksudkan untuk meningkatkan mobilitas atau gerak barang, manusia, dan informasi. Mobilitas adalah gerak pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Begitu pula mobilitas manusia adalah gerak perpindahan orang dari suatu tempat ke tempat lain. Adapun mobilitas informasi adalah kecepatan sampainya informasi kepada orang lain. Dengan mobilitas, berarti memantapkan penyaluran barang atau orang ke seluruh wilayah Indonesia ataupun ke luar negeri. Untuk mencapai sasaran perhubungan tersebut maka digunakanlah sarana alat perangkutan atau alat transportasi.

Perhubungan tidak hanya dilakukan dalam wilayah suatu daerah, tetapi juga antar daerah, antar pulau, atau antar negara. Perhubungan yang masih dalam wilayah suatu daerah disebut perhubungan lokal. Perhubungan yang dilakukan antara suatu daerah dengan daerah lain disebut perhubungan antar daerah atau interlokal. Perhubungan yang dilakukan antara suatu pulau dengan pulau yang lain yang masih dalam satu negara disebut perhubungan antarpulau atau interinsuler. Adapun perhubungan antara suatu negara dengan negara lainnya merupakan perhubungan antarnegara atau internasional. Untuk memperlancar perhubungan, tidak dapat dipisahkan dengan jenis perhubungan. Yaitu perhubungan darat, perhubungan laut dan perhubungan udara. Tiap-tiap macam perhubungan itu mempunyai berbagai jenis alat perangkutan sendiri.

Perhubungan darat berkaitan dengan angkutan jalan raya, angkutan kereta api, serta angkutan sungai, danau dan penyebrangan. Ada beberapa macam alat transportasi darat, yang tidak menggunakan mesin seperti becak, sepeda, dokar, dan cikar, delman. Yang menggunakan mesin seperti mobil, sepeda motor, kereta api, bus. Prasarana angkutan darat misalnya stasiun kereta api, jembatan, halte, terminal bis, jalan tol.

Perhubungan laut tidak terpisahkan dari laut. Oleh karena itu, perhubungan laut tidak dapat dielakkan dari keperluan akan perahu dan kapal. Perahu dan kapal merupakan alat

angkutan yang tertua didunia. Perusahaan pelayaran yang mengangkut penumpang ke seluruh penjuru tanah air ditangani oleh Pelni (Pelayaran Nasional Indonesia), suatu badan usaha milik negara. Prasarana angkutan laut adalah pelabuhan, contohnya seperti pelabuhan Merak, pelabuhan Bakauheuni, dan pelabuhan Tanjung Priok.

Transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Transportasi diartikan juga sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

Transportasi adalah alat yang digunakan untuk mengangkut manusia, hewan dan barang ketempat tujuan. Atau definisi transportasi yang lainnya yaitu memindahkan manusia, hewan ataupun barang dari tempat asal ketempat tujuannya dengan memakai suatu alat yang dapat digerakan oleh makhluk hidup atau mesin. Transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini dikarenakan hampir semua kegiatan manusia tidak lepas dari proses transportasi. Beberapa fungsi transportasi, yang diantaranya sebagai berikut ini:

- Untuk memudahkan aktifitas manusia dalam kehidupan sehari-hari.
- Untuk melancarkan arus barang maupun arus manusia.
- Untuk menunjang perkembangan pembangunan pada suatu daerah.
- Dan untuk menunjang perkembangan ekonomi dengan jasa angkutan.

Manfaat transportasi dibagi menjadi 4 bagian, sebagai berikut :

a. Manfaat bagi ekonomi

Kegiatan ekonomi memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Saat ini transportasi merupakan salah satu kegiatan yang menyangkut kebutuhan manusia yaitu dengan memindahkan manusia, hewan atau barang dari tempat asal ketempat tujuan sehingga dapat terjadi transaksi (menyediakan jasa angkutan).

b. Manfaat untuk sosial

Sedangkan manfaatnya bagi sosial, diantaranya sebagai berikut :

- Dapat menjadi pelayanan untuk masyarakat baik itu perorangan ataupun kelompok.
- Memendekkan jarak antaran tempat atau daerah.
- Menyediakan jasa bagi perjalanan.
- Pertukaran informasi, dan lain-lain.

c. Manfaat untuk kewilayahan

Dapat memudahkan dalam memenuhi berbagai macam kebutuhan bagi daerah-daerah khususnya daerah yang sedang mengalami pembangunan.

d. Manfaat untuk politis

Manfaat untuk politis, diantaranya adalah :

- Dapat menciptakan persatuan.
- Dapat Meningkatkan keamanan negara.
- Pelayanan untuk masyarakat dapat diperluas.
- Mempermudah dalam mengatasi permasalahan misalnya seperti menuju lokasi bencana.

Salah satu hasil dari sistem transportasi yang tidak diinginkan adalah polusi yang ditimbulkan. Polusi disini lebih dominan oleh polusi udara. Menurut data jasa raharja tahun 2007, transportasi merupakan penyumbang emisi sebanyak 23,6%, penyumbang emisi yang lain adalah dari sector industri, pembangkit tenaga, sector rumah tangga serta dari sektor komersial.

Transportasi darat turut menyumbang sebagian besar dari angka 23,6% tersebut, hal ini kembali ke pernyataan yang telah diuraikan sebelumnya yaitu karena dominasi aktifitas transportasi berada di darat. Tingginya angka emisi yang ditimbulkan oleh transportasi darat dikarenakan beberapa faktor seperti:

1. Tidak ada kebijakan yang mengontrol sistem emisi transportasi
 2. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor yang seharusnya wajib dilakukan secara berkala tidak berjalan dengan efektif
 3. Kualitas BBM yang rendah
 4. Kesadaran masyarakat tentang bahaya emisi serta upaya dari tiap-tiap individu untuk menguranginya masih rendah
 5. Tingginya mobilitas manusia di darat
 6. Tingginya penggunaan kendaraan bermotor
 7. Rendahnya kualitas angkutan umum
1. Permasalahan **polusi udara** layaknya ditangani dengan optimal karena kondisi bumi saat ini yang sudah hampir mencapai ambang batas, dimana lingkungan tidak lagi mampu memenuhi semua kebutuhan manusia. Efek paling buruk dari emisi transportasi ini adalah meningkatkan resiko pemanasan global dan kerusakan ozon. Lapisan ozon yang

berada di stratosfer (ketinggian 20-35 km) merupakan pelindung alami bumi yang berfungsi memfilter radiasi ultraviolet B dari matahari. Pembentukan dan penguraian molekul-molekul ozon (O₃) terjadi secara alami di stratosfer. Emisi CFC yang mencapai stratosfer dan bersifat sangat stabil menyebabkan laju penguraian molekul-molekul ozon lebih cepat dari pembentukannya, sehingga terbentuk lubang-lubang pada lapisan ozon. Transportasi merupakan penyumbang CFC yang cukup besar sehingga memiliki sumbangsih yang besar dalam hal kerusakan ozon.

Masalah lain yang timbul akibat polusi udara adalah terganggunya kesehatan masyarakat. Tingginya dominasi transportasi yang ada di darat dengan banyaknya masuia yang berada di lokasi sekitar aktifitas transportasi membuat masyarakat menghirup udara yang terkontaminasi dengan limbah bahan bakar kendaraan. Hal ini tentu sangat berbahaya bagi kesehatan masyarakat karena bisa menyebabkan penyakit pernafasan, termasuk diantaranya asma, bronchitis serta penyakit pernafasan lainnya.

Bentuk polusi yang lain yang cukup mengganggu dan mungkin berbahaya secara fisis maupun psikis adalah kebisingan udara. Ini adalah hasil yang tidak diinginkan dari setiap pergerakan. Masalah ini sering terjadi di jalan-jalan dimana kendaraan beroperasi dengan kecepatan yang tinggi atau kendaraan-kendaraan yang memodifikasi alat pembuangannya hingga menimbulkan suara yang cukup keras.

2. **Konsumsi Energi** Menurut data dari jasa raharja pada tahun 2007, Ketergantungan Indonesia pada bahan bakar fosil akan naik, dari 69% tahun 2002 menjadi 82% tahun 2030. Secara keseluruhan, kebutuhan energi diproyeksikan bisa tumbuh 2,7% per tahun dalam kurun 2002-2030. Karena kebutuhan energi sektor transportasi naik 3,8% per tahun, minyak terus mendominasi campuran bahan bakar, yaitu 38% dari total kebutuhan tahun 2030. Padahal, cadangan minyak semakin kecil.

Selama ini, lebih dari 90% kebutuhan energi dunia dipasok dari bahan bakar fosil. Jika eksploitasi terus berjalan dengan angka saat ini, diperkirakan sumber energi ini akan habis dalam setengah abad mendatang. Krisis energi yang terjadi di dunia khususnya dari bahan bakar fosil yang bersifat non renewable disebabkan dari semakin menipisnya cadangan minyak bumi. Hal tersebut mengakibatkan meningkatnya harga bahan bakar minyak (BBM). Kondisi ini memicu kenaikan biaya hidup dan naiknya biaya produksi. Oleh karena itu perlu dicari sumber-sumber bahan bakar alternatif yang bersifat renewable (terbaharukan).

Permasalahan energi di Indonesia sama seperti yang dihadapi dunia. Jika tidak ada penemuan ladang minyak dan kegiatan eksplorasi baru, cadangan minyak di Indonesia diperkirakan hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan selama 18 tahun mendatang. Sementara itu, cadangan gas cukup untuk 60 tahun dan batu bara sekitar 150 tahun. Kapasitas produksi minyak Indonesia mengalami penurunan jika dibandingkan dengan dekade 1970-an yang masih sekitar 1,3 juta barel per hari. Kini, kapasitas produksi minyak Indonesia hanya 1,070 juta barel per hari.

Disamping karena lapangan yang sudah tua, penurunan kapasitas produksi minyak mentah Indonesia juga karena penemuan cadangan minyak baru yang terus menurun. Hal tersebut juga menyebabkan Indonesia menjadi negara pengimpor minyak mentah sampai sekarang.

Tingginya kebutuhan bahan bakar minyak dapat memperparah kondisi krisis energi dunia yang kini sudah mulai menjadi perbincangan. Ketika krisis energi terjadi, maka hal ini akan menimbulkan kelangkaan BBM yang kemungkinan akan mempengaruhi harga BBM di pasaran, tentu hal ini akan semakin menyusahakan masyarakat Indonesia yang didominasi oleh kalangan menengah ke bawah, karena belajar dari pengalaman yang sudah terjadi, kenaikan harga BBM akan mempengaruhi harga kebutuhan rumah tangga lainnya.

3. Permasalahan **Lahan dan Estetika**, dengan banyaknya urbanisasi dari desa ke kota yang terjadi di Indonesia menjadikan pengembangan kapasitas transportasi perkotaan sebagai hal yang harus segera dipenuhi. Pengembangan tersebut tentu memerlukan lahan tambahan dan biasanya dalam bentuk jalan bebas hambatan ataupun lintas transit cepat. Tanah untuk transportasi darat harus tersedia sebagai jalur yang menerus dengan lebar minimum tertentu dan untuk sarana-sarana yang berkapasitas tinggi seperti di daerah perkotaan biasanya perlu dihindarkan dari gangguan lalu lintas yang ingin menyebrang, sehingga perlu mempertinggi ataupun memperendah elevasi jalur tadi pada lokasi-lokasi tertentu. Ini mengakibatkan timbulnya penghalang-penghalang untuk menghindari penyebrangan di sarana transportasi yang baru tadi. Penghalang-penghalang itu juga akan mengganggu kehidupan bertetangga, akan banyak rumah dan keluarga yang harus dipindahkan, yang menimbulkan masalah sosial dan ekonomi tersendiri. Sarana baru tersebut setelah dibangun mungkin akan memiliki nilai estetika yang rendah sehingga areal sekitarnya mungkin kurang cocok lagi untuk dihuni.

Transportasi darat di perkotaan mengalami masalah serius akibat tingginya angka migrasi dari desa ke kota, hal ini disebabkan kesenjangan antara fasilitas sarana dan prasarana transportasi di desa dan di kota yang sangat berbeda, sehingga mendorong migrasi desa-kota. Peningkatan jumlah penduduk yang ada di kota tersebut meningkatkan juga angka kebutuhan akan fasilitas transportasi baik sarana maupun prasarana. Peningkatan kapasitas jalan tentu akan dilakukan untuk mengantisipasi timbulnya permasalahan-permasalahan lebih lanjut akibat hal ini, namun peningkatan kapasitas jalan juga menimbulkan masalah baru, yaitu berkurangnya ruang publik.

Pelebaran jalan karena kebutuhan akan luasan jalan yang lebih lebar meningkat tentu sangat dibutuhkan, namun dalam hal ini akan mengganggu pola guna lahan yang ada di sekitarnya, seperti halnya penggeseran bangunan rumah atau bangunan sarana akibat pelebaran jalan, tentu hal ini akan merugikan warga.

4. **Kemacetan** merupakan salah satu masalah yang dinilai paling mengganggu kenyamanan pengguna transportasi darat, kemacetan dapat mengurangi efektifitas kerja maupun kegiatan masyarakat, memperlambat manusia untuk melakukan aktifitas, meningkatkan polusi udara, polusi suara serta merupakan pemborosan bahan bakar yang semakin hari semakin menipis.

Kemacetan lalu-lintas di jalan raya disebabkan ruas-ruas jalan sudah tidak mampu menampung luapan arus kendaraan yang datang serta luasan dari jalan tersebut tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang melintas. Hal ini terjadi, juga karena pengaruh hambatan samping yang tinggi, sehingga mengakibatkan penyempitan ruas jalan, seperti: parkir di badan jalan, berjualan di trotoar dan badan jalan, pangkalan becak dan angkutan umum, kegiatan sosial yang menggunakan badan jalan, serta adanya masyarakat yang berjalan di badan jalan. Selain itu, kemacetan juga sering terjadi akibat manajemen transportasi yang kurang baik, ditambah lagi tingginya aksesibilitas kegunaan lahan di sekitar sisi jalan tersebut.

Kemacetan lalu lintas juga seringkali disebabkan rendahnya tingkat kedisiplinan pengguna jalan, misalnya parkir di badan jalan, angkutan umum yang sering berhenti di sembarang tempat, kendaraan-kendaraan yang enggan rapat kiri ataupun kendaraan-kendaraan yang membelok di sembarang tempat. Ledakan jumlah kendaraan bermotor juga merupakan faktor kuat terjadinya kemacetan di Indonesia, bila dibandingkan dengan negara-negara tetangga, Masyarakat Indonesia terbilang enggan untuk jalan kaki untuk menempuh perjalanan rute pendek, mereka lebih memilih menaiki kendaraan bermotor

meski jarak perjalanan yang ia tempuh tidak terlalu jauh, hal ini dikarenakan rendahnya fasilitas pedestrian yang ada.

Kemacetan juga menurunkan kualitas suatu wilayah di mata negara-negara lain, angka keacetan yang tinggi bisa menurunkan minat pariwisata untuk melakukan perjalanan di negara tersebut. Kemacetan merupakan momok bagi sistem transportasi, kemacetan terjadi karena banyak faktor dan menimbulkan berbagai permasalahan baru, singkat kata, sistem transportasi membutuhkan sistem yang terintegrasi dengan baik.

Setiap individu maupun pihak sebagai elemen warga Indonesia harus sadar bahwa persoalan kemacetan lalu-lintas yang dialami hampir semua warga kota dapat berakibat destruktif terhadap kehidupan bermasyarakat. Bila tidak terasa hasil upaya nyata dalam mengatasi persoalan ini, masyarakat bisa kehilangan kepercayaan kepada pemerintahnya, bisa terjadi degradasi perilaku sosial yang tidak diinginkan, dan sangat jelas akan terjadi kemerosotan produktivitas dari tiap-tiap elemen tersebut. Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan tertinggi serta pembuat keputusan harus mulai bekerja lebih optimal dan tegas dalam mengatasi masalah transportasi di Indonesia, khususnya yang sudah menjadi perbincangan khalayak umum, kemacetan.

5. **Kesenjangan Sosial** dalam perbaikan maupun pengadaan fasilitas transportasi di pedesaan sangatlah berbeda dengan perkembangan fasilitas infrastruktur transportasi di perkotaan, baik sarana maupun prasarana, ketika di pedesaan masih ditemui angkutan tradisional seperti delman maka di perkotaan akan ditemui busway yang tidak akan ditemui di pedesaan. Kesenjangan seperti ini dikarenakan tingkat kebutuhan akan transportasi dan jumlah penduduk di pedesaan yang lebih rendah, namun terkadang kondisi infrastruktur di pedesaan cenderung terlupakan karena terlalu fokus pada permasalahan di perkotaan, tentu hal ini akan menimbulkan kesenjangan sosial desa-kota yang akan menimbulkan permasalahan baru, contoh terbesarnya adalah migrasi desa-kota.

6. **Kecelakaan Lalu Lintas** menurut data badan pusat statistik tahun 2008, ada 59,164 ribu kejadian kecelakaan lalu lintas, dengan 20,188 korbannya meninggal dunia, 23,440 luka berat dan 55,731 luka ringan. Sedangkan kerugiannya mencapai Rp.131,207 Juta. Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas :

a. Faktor Manusia

Faktor manusia sebagai pengemudi merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-

rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing untuk balapan di jalan umum.

Banyaknya kasus kecelakaan darat selama ini dikarenakan supir kendaraan yang mengantuk saat mengemudi, hal ini biasanya terjadi pada kendaraan-kendaraan yang muatannya berupa barang, seringkali kendaraan tersebut melakukan perjalanan di malam hari dengan menempuh rute yang cukup jauh sehingga diperlukan kondisi tubuh yang baik.

Kecelakaan lalu lintas akan meningkat seiring dengan peningkatan pergerakan manusia, semisa adalah momen hari raya Idul Fitri, dimana budaya masyarakat Indonesia adalah mudik atau pulang ke kampung asalnya, karena banyaknya masyarakat Indonesia yang bekerja atau tinggal di luar daerah asalnya, maka perpindahan atau pergerakan itu sangatlah tinggi, hal ini meningkatkan resiko kecelakaan. Resiko kecelakaan lalu lintas darat di momen Idul Fitri ini biasanya terjadi akibat supir kelelahan, melamun ataupun kondisi jaringan jalan yang kurang baik dan tidak dapat mengimbangi peningkatan jumlah pengguna jalan sehingga terjadi kecelakaan lalu lintas.

Banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan terkadang tidak diikuti dengan kesadaran pengguna jalan untuk mentaati rambu-rambu lalu lintas atau saling menghormati sesama pengguna jalan, padahal contoh kejadian kecelakaan yang merenggut nyawa sudah sering diberitakan di media masa. Ketidaksiplinan dari pengguna jalan ini tentu dapat membahayakan pengguna jalan yang lain, manusia tidak akan tau apakah ia akan mengalami kecelakaan lalu lintas sebagai korban yang ditubruk atau menjadi tersangka penabrakan.

b. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah, peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

Pengujian kendaraan bermotor secara regular merupakan hal wajib yang seharusnya dilakukan setiap pemilik kendaraan bermotor apakah kendaraannya masih layak jalan. Pelaksanaan Pengujian kendaraan bermotor di Unit PKB dan pemeriksaan dilakukan oleh Penguji yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah, bagi kendaraan yang memenuhi kelaikan akan disahkan oleh pejabat yang ditunjuk akan diberi tanda uji.

Pada pengujian berkala, hal yang akan diuji adalah :

1. sistem pengereman dan daya pengereman
2. Lampu-lampu dan daya pancar lampu utama
3. Emisi gas buang
4. Sistem kemudi beserta kaki-kakinya
5. Speedometer

Apabila kinerja pejabat yang menguji kendaraan bermotor masyarakat ini bereja dengan baik dan jujur, pastinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh alat transportasi pasti bisa ditekan, namun masalah rendahnya kinerja birokrasi dimana masih bisa ditemukan celah-celah untuk melakukan aksi tidak jujur dari pada oknum birokrat selama ini. Selain itu, masyarakat juga tidak patuh dengan ketentuan tersebut dan mereka kurang berminat atau bahkan tidak mau meluangkan waktu untuk menguji kelayakan jalan kendaraan bermotor mereka.

c. Faktor Cuaca

Hari hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan.

Angka kecelakaan yang cukup tinggi di Indonesia sungguh disayangkan karena kecelakaan lalu lintas menimbulkan korban secara materil maupun korban hilangnya nyawa seseorang yang berdampak sosial pada keluarga atau sanak saudara, semisal kepala keluarga yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, maka kemungkinan besar keluarga dari orang tersebut akan kehilangan pemasukan dan terancam mengalami penurunan kualitas hidup. Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi di darat karena jumlah moda transportasi di darat yang lebih banyak dari pada di laut maupun udara namun sistem perencanaan serta penanganannya masih jauh dari harapan.

Angka kecelakaan mencerminkan kualitas manajemen transportasi yang ada di dalam suatu wilayah, bagaimana pengaturan jalan raya, pengawasan peraturan lalu lintas yang ditepakan serta bagaimana sistem tersebut menjamin semua jaringan transportasi bisa berfungsi dengan baik agar tidak membahayakan penggunaannya. Fakta di lapangan

menunjukkan bahwa sistem transportasi, manajemen transportasi, jaringan transportasi belum bisa dikatakan baik karena angka kecelakaan lalu lintas serta kerugian yang ditimbulkannya masih cukup tinggi. Kelalaian dari aparat pengendali juga sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas terutama darat, semisal ada masyarakat yang tidak menggunakan helm di jalan raya, terkadang polisi lalu lintas acuh atau tidak peduli.

Pola pengaturan atau penataan jaringan jalan juga dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas darat, jalan yang berlubang ditambah dengan kurangnya fasilitas transportasi contohnya lambu penerangan jalan, maka resiko kecelakaan cukup tinggi.

7. Permasalahan **politik** yang menyebabkan permasalahan transportasi adalah rendahnya pengawasan yang dilakukan oleh Departemen Perhubungan atau pejabat yang memiliki kewenangan, contoh dari rendahnya pengawasan ini adalah kurang diawasinya tentang kelayakan sarana transportasi, seperti bus yang umurnya lebih dari 20 tahun tapi masih terus dan diperbolehkan untuk beroperasi, kemudian banyaknya kendaraan tanpa STNK atau surat tanda nomor kendaraan.

Kelemahan birokrasi ini dapat meningkatkan kecelakaan lalu lintas karena kendaraan yang tidak layak jalan masih berpotensi untuk beroperasi, hal ini bisa membahayakan pengemudi atau pengguna jalan lainnya. Pemerintah juga dinilai kurang memperhatikan hak pejalan kaki karena masih banyaknya kondisi jalur pedestrian yang dibiarkan rusak, tidak terawat atau dihuni pedagang kaki lima. Pemerintah dinilai kurang tanggap dalam menghadapi masalah-masalah transportasi di pedesaan maupun perkotaan, masalah-masalah yang sepele dibiarkan terus menerus hingga akhirnya kompleks dan sudah terlalu rumit untuk ditangani.

3.1.2 Identifikasi Permasalahan Sarana Prasarana Perhubungan

Sarana Prasarana Transportasi dibagi kedalam tiga bagian, sebagai berikut :

A. Transportasi darat

1. Transportasi jalan raya

Merupakan jenis kendaraan yang beroperasi memakai jalan, yang diantaranya seperti:

- Sepeda motor merupakan alat transportasi yang memiliki roda dua dan digerakan oleh motor. Saat ini sepeda motor adalah jenis kendaraan paling banyak digunakan masyarakat RI.
- Sepeda merupakan alat transportasi roda dua yang digerakan oleh manusia yaitu dengan cara mengayuh pedal.

- Mobil penumpang merupakan alat transportasi yang digerakkan oleh motor dan biasanya dilengkapi dengan delapan tempat duduk (maksimal) tidak termasuk tempat duduk sopir.
- Mobil angkutan barang merupakan alat transportasi bermotor yang digunakan untuk mengangkut barang.
- Bus merupakan kendaraan yang sama seperti mobil penumpang akan tetapi muatan penumpang atau tempat duduknya lebih banyak.
- Dan masih banyak lagi alat transportasi darat yang digunakan di jalan raya, misalnya seperti: becak, bemo, delman dll.

2. Kereta api

Kereta api merupakan alat transportasi yang bergerak di rel, kereta api dapat berjalan sendiri ataupun dirangkaikan dengan kendaraan lain. Kereta api merupakan alat transportasi yang sedang populer saat ini karena alat transportasi ini bebas dari macet dan dapat mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah banyak. Kereta api umumnya terdiri dari lokomotif dan rangkaian gerbong.

B. Transportasi laut

Alat transportasi laut merupakan kendaraan yang dapat beroperasi di laut atau air, yang diantaranya seperti:

- Sampan merupakan alat transportasi yang berukuran 3-5 meter, umumnya digunakan di sungai maupun di danau sebagai alat transportasi dan untuk menangkap ikan.
- Kapal merupakan alat transportasi pengangkut manusia, hewan dan barang di laut atau air perahu yang kecil.
- Feri merupakan alat transportasi laut jarak dekat. Feri memiliki peranan yang sangat penting dalam pengangkutan bagi banyak kota di pesisir pantai. Feri dapat membuat transit langsung antara dua tujuan dengan biaya yang relatif murah atau lebih kecil.

Sedangkan prasarana yang diperlukan untuk menunjang alat transportasi yang digunakan:

a. Prasarana transportasi di darat

Prasarana transportasi darat diantaranya seperti jalan raya, jembatan termasuk bagian perlengkapannya misalnya seperti halte bus. Khusus untuk kereta api

munggunakan jalur khusus yang disebut dengan Rel. Rel akan mengarahkan kereta api ketempat atau stasiun tujuan.

b. Prasarana transportasi di laut

Prasarana untuk transportasi laut yaitu pelabuhan. Pelabuhan merupakan suatu fasilitas yang berada di ujung sungai, danau ataupun samudra yang berguna untuk tempat singgah kapal laut, mengangkut barang, memindahkan barang maupun mengangkut dan menurunkan penumpang.

Sedangkan permasalahan Sarana Prasarana yang dihadapi sebagai berikut :

1. **Kurangnya Fasilitas Transportasi**, Pertumbuhan dan perkembangan suatu kota yang pesat tanpa diikuti dengan pengadaan sistem transportasi yang memadai untuk ukuran kota itu merupakan bentuk besarnya demand daripada supply nya, begitu pula sebaliknya, lajunya pertumbuhan sistem transportasi yang tidak sesuai dengan ukuran perkembangan suatu kota, merupakan wujud supply lebih besar daripada demand untuk transportasi. Kondisi-kondisi yang telah disebutkan di atas akan berakibat pada timbulnya permasalahan-permasalahan baru dalam sistem transportasi maupun permasalahan perkotaan pada umumnya. Apabila kesenjangan atau gap antara kebutuhan akan transportasi dengan penyediaan sistem transportasi ini dibiarkan berkepanjangan, dalam jangka panjang akan menimbulkan masalah yang lebih rumit dalam penyelenggaraan transportasi kota, Seperti tidak diberikannya hak-hak pengguna jalan dengan baik, contohnya adalah hak-hak pejalan kaki, atau orang cacat dan lansia yang seharusnya memiliki jalur yang berbeda, aman dan nyaman.

Contoh nyata dari kurangnya fasilitas transportasi adalah ketika moment mudik lebaran tiba, di saat itu banyak orang yang membutuhkan angkutan umum untuk pulang ke kampung halaman beserta keluarganya ataupun individu, hal ini seharusnya sudah menjadi pertimbangan khusus oleh pemerintah daerah namun faktanya masih banyak orang yang harus berdesakan di dalam bus atau kereta api, bahkan ada pula yang tidak bisa melakukan aktifitas mudik karena kehabisan tiket.

Contoh lain dari kurangnya fasilitas transportasi adalah jumlah kereta api yang sangat minim dengan kualitas yang sangat rendah, hal ini memicu banyak permasalahan seperti keamanan di dalam gerbong kereta api menjadi tidak terjamin dan banyaknya masyarakat yang akhirnya lebih memilih duduk di atas gerbong daripada harus berdesakan di dalam gerbong kereta api, hal ini juga akan memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

2. **Rendahnya kualitas Transportasi** ditandai dengan timbulnya masalah-masalah transportasi yang saling mempengaruhi satu sama lain, faktor-faktor penyebab rendahnya kualitas transportasi di Indonesia juga disebabkan oleh berbagai faktor dan masalah lain yang cukup kompleks. Faktor-faktor penyebab rendahnya kualitas transportasi di Indonesia adalah :

- a. Dana pengadaan atau peremajaan fasilitas transportasi yang tidak mencukupi
- b. Kurangnya pengawasan dari pemerintah atau pihak yang berkewajiban
- c. Kurangnya kesadaran masyarakat untuk ikut menjaga fasilitas sarana dan prasarana transportasi
- d. Kurangnya disiplin masyarakat

Rendahnya kualitas fasilitas sarana maupun prasarana transportasi darat yang umum terjadi adalah:

a. Kerusakan jaringan jalan

Kerusakan jaringan jalan dapat mengakibatkan kemacetan atau bahkan kecelakaan lalu lintas bila tidak segera ditangani dengan baik. Kerusakan jaringan jalan bisa berasal dari struktur perkerasan jalan yang sudah tidak mampu menampung beban atau akibat bencana alam seperti pengikisan lapisan jalan akibat banjir, tertutupnya akses jalan akibat tanah longsor dan lain sebagainya.

Daerah yang biasanya sering ditemui memiliki permasalahan kerusakan jalan adalah daerah pedesaan, hal ini dikarenakan kurangnya perhatian pemerintah pada kawasan pedesaan dan lebih terfokus pada permasalahan di perkotaan yang memang lebih kompleks.

Berdasarkan masterplan transportasi darat tahun 2005, Kerusakan jalan mengindikasikan kondisi struktural dan fungsional jalan yang sudah tidak mampu memberikan pelayanan yang optimal terhadap pengguna jalan, seperti ketidaknyamanan dan ketidakamanan pengguna jalan mengemudikan kendaraan di atas permukaan jalan yang bergelombang dan licin. Beberapa faktor penyebab kerusakan jalan :

- 1) Peningkatan beban Lalu lintas kendaraan yang dapat berupa peningkatan beban dan repetisi beban. Makin banyak beban berulang yang terjadi, makin besar tingkat kerusakan jalan. Kerusakan terjadi jika daya dukung perkerasan lebih kecil dari beban lalu lintas.
- 2) Air yang berasal dari air hujan dan naiknya air tanah akibat sifat kapilaritas. Makin buruk penanganan sistem drainase, makin besar peluang air untuk merusak konstruksi jalan.

- 3) Material konstruksi perkerasan Makin banyak kesalahan dalam pemilihan dan perencanaan material konstruksi maka makin mempercepat kerusakan jalan.
- 4) Kondisi tanah dasar yang tidak stabil Kemungkinan disebabkan oleh sistem pelaksanaan yang kurang baik atau sifat asli tanah dasarnya memang kurang baik.
- 5) Iklim dan cuaca Indonesia beriklim tropis dimana temperatur udara rata-rata 32oC yang memberikan dampak terhadap keamanan aspal yang akhirnya berdampak terhadap jalan keropos serta curah hujan yang tinggi yang akan masuk ke lubang-lubang udara (voids) perkerasan jalan.
- 6) Proses pemadatan perkerasan di atas tanah dasar yang kurang baik. Umumnya kerusakan yang timbul tidak disebabkan oleh satu faktor saja, tetapi merupakan gabungan penyebab yang saling kait mengkait, sebagai contoh, retak pinggir pada awalnya disebabkan beban lalu lintas parkir/berhenti serta pemadatan waktu pelaksanaan yang kurang sempurna. Dengan terjadinya retak-retak tersebut, memungkinkan air meresap masuk ke lapisan di bawahnya yang melemahkan ikatan antara aspal dan agregat sehingga akan memperluas retak-retak, yang akhirnya menimbulkan pelepasan batuan

b. Rendahnya Kualitas Angkutan Umum Darat

Apabila angkutan umum darat Indonesia dibandingkan dengan angkutan umum di negara-negara tetangga, maka hasilnya akan sangat jauh tertinggal, ketika Jepang sudah menggunakan shinkansen, maka kualitas perkeretaapian di Indonesia masih mengesankan. Salah satu kemunduran Kereta api Indonesia dibuktikan pada tahun 1939, panjang rel mencapai 6.811 kilometer, tetapi pada tahun 2000, rel warisan Belanda itu susut menjadi tinggal 4.030 km, atau turun 41%. Begitu pula dengan sarana pendukungnya seperti jumlah stasiun pemberhentian kereta. Pada 1955, jumlah stasiun mencapai 1.516 buah. Dalam kurun setengah abad, jumlah itu merosot 62% menjadi tinggal 571 stasiun. Faktor terpenting dari kereta ialah lokomotif, lokomotif kereta api indonesia dari 341 unit lokomotif yang ada pada 2008, hampir seluruhnya, sekitar 82%, sudah tua dengan umur antara 16-30 tahun. sedangkan hal tersebut sangat berbanding terbalik dengan negara maju, seperti Jepang dan negara-negara Eropa,

umur ekonomis kereta api guna menjamin keselamatan penumpang maksimal adalah 5-10 tahun.

Ketika Orchard Road di Singapura menjadi perhatian dunia dengan kenyamanan fasilitas pedestrian way-nya, maka Indonesia masih sibuk mengatasi pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar sebagai tempat berdagang, banyaknya masyarakat yang menggunakan jalur pejalan kaki sebagai tempat parkir kendaraan serta masyarakat yang enggan berjalan kaki di jalur pedestrian akibat tidak ada pepohonan untuk mengurangi terik matahari. Beberapala jalur pedestrian juga mengalami kerusakan di beberapa lokasi, hal ini tentu mengurangi minat pejalan kaki. Sehingga mereka lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi yang akan menimbulkan berbagai masalah baru.

Pedagang kaki lima yang biasanya ada di daerah jalur pedestrian tentu mengganggu kenyamanan pengguna jalur pedestrian, namun para pedagang kaki lima umumnya ditarik retribusi oleh pihak-pihak yang mengaku oknum dari pemerintah setempat, sehingga proses penertibannya biasanya akan berakhir dengan kericuhan. Hal ini tentu sangat jauh bila kembali dibandingkan dengan pedestrian ways di Singapura ataupun Malaysia yang bersih dari pedagang kaki lima.

Terminal sebagai unit tempat transit yang berfungsi sebagai pemberhentian kendaraan juga tak luput dari permasalahannya, tingkat keamanan yang rendah, penuh dengan pencemaran udara, panas, adalah gambaran terminal di mata masyarakat Indonesia. Begitu juga kondisi halte Indonesia, yang kotor, tidak terawat serta sering didatangi pengemis ataupun pengamen untuk mencari uang. Stasiun di Indonesia juga tak jauh beda kondisinya, berbeda dengan stasiun di Jepang misalnya, dimana sangat bersih dari sampah, terik matahari maupun pedagang kaki lima, jadwal kereta api pun jelas dan jarang ada keterlambatan, sedangkan kondisi perkeretaapian Indonesia dimana lebih banyak ditemui pedagang asongan daripada penumpang, mudahnya menaiki kereta api tanpa tiket, stasiun kereta api yang kotor, bau kurang sedap, banyaknya pedagang asongan, pengamen, pengemis serta keamanan yang kurang terjamin, banyaknya tindak kriminal selalu menjadi momok yang menakutkan bagi calon penumpang atau penumpang yang mengakhiri perjalanannya suatu di terminal atau stasiun Indonesia.

Berdasarkan masterplan transportasi darat tahun 2005, beberapa ancaman serius bagi moda transportasi angkutan umum adalah :

- Semakin mudahnya proses pemilikan kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor dengan iming-iming bunga ringan, uang muka kecil serta menawarkan hadiah langsung yang sangat menarik membuat berbagai keputusan dan pertimbangan yang diambil masyarakat untuk membeli ditunjang dengan masih lemahnya peran regulator serta layanan yang di berikan oleh operator angkutan umum yang terbilang masih belum memuaskan.
- Kemudahan pengurusan Surat Ijin Mengemudi bahkan di sebagian besar kota-kota di Indonesia untuk mendapat SIM cukup membayar jasa calo ataupun koneksi orang dalam. Di negara-negara maju bahkan negara tetangga seperti Singapura, peran regulator (pemerintah) sangat besar artinya bagi proteksi penyediaan jasa angkutan umum serta regulasi yang amat ketat bagi kepemilikan SIM dan kendaraan.

3. **Pemakaian Kendaraan Pribadi**, Lalu lintas didominasi oleh kendaraan pribadi, jumlah angkutan umum (bus) hanya 4%, sepeda motor 67%, mobil pribadi 23% (Polda Metro Jaya, 2006). Pertumbuhan kendaraan dalam lima tahun terakhir mencapai 9.5% per tahun (paparan Dirjen Bina Marga ke KKPPI tanggal 18 Desember 2007). Proporsi volume lalu lintas pada beberapa koridor utama adalah: sepeda motor 60%, sedan 32%. Angkutan umum (mobil penumpang umum-MPU, bus sedang, dan bus besar) 5% (Kedeputian V Menko Perekonomian, 2007).

Dominasi kendaraan pribadi ini tentu menjadi faktor terjadinya permasalahan lain seperti kemacetan lalu lintas serta peningkatan pembuangan limbah kendaraan ke udara yang bisa mengakibatkan pemanasan global. Tingginya angka kepemilikan ini didasari permasalahan transportasi yang lain yaitu rendahnya kualitas angkutan umum yang ada di Indonesia. Hal ini menyebabkan masyarakat lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi daripada mengendarai angkutan umum yang dianggap kurang nyaman. Pemakaian Masyarakat yang enggan menggunakan angkutan umum, dikaarenakan kualitasnya yang rendah serta beberapa alasan lainnya, seperti pengeluaran yang yang bisa lebih sedikit bila menggunakan kendaraan pribadi daripada ketika menggunakan angkutan umum.

Tingginya kepemilikan kendaraan bermotor di Indonesia tentu akan menimbulkan permasalahan yang jauh lebih kompleks dan jangkauannya luas, seperti polusi udara yang bisa mengganggu atau merugikan penduduk tidak hanya yang ada di daerah tersebut namun juga di daerah lain, kemudian dengan banyaknya penduduk yang memiliki kendaraan pribadi, tentu akan menimbulkan kemacetan karena tidak didukung oleh peningkatan kapasitas jaringan jalan.

Rendahnya kualitas jalur pedestrian juga menjadi faktor mengapa orang lebih memilih membeli kendaraan pribadi, karena mereka khawatir dengan keamanan maupun merasa tidak nyaman menggunakan jalur pejalan kaki.

4. **Green Transport** merupakan salah satu contoh transportasi berkelanjutan. Transportasi hijau atau bisa juga disebut dalam bahasa Inggrisnya disebut sebagai Green Transport merupakan perangkat transportasi yang berwawasan lingkungan. Green Transport ini merupakan pendekatan yang digunakan untuk menciptakan transportasi yang sedikit atau tidak menghasilkan gas rumah kaca.

Transportasi hijau atau green transport dapat diterapkan melalui banyak cara, seperti mengganti bahan bakar minyak yang digunakan kendaraan bermotor dengan bahan bakar yang lebih ramah lingkungan, pengurangan penggunaan kendaraan bermotor pribadi, ataupun peningkatan kualitas fasilitas transportasi. Cara yang mungkin bisa ditempuh oleh pemerintah Indonesia dalam waktu dekat ini adalah perbaikan fasilitas transportasi yang sudah ada, peremajaan ataupun pengadaan fasilitas transportasi yang memang dibutuhkan tetapi jumlahnya masih sangat minim.

Dalam konteks perencanaan kota, konsep ini bertujuan sebagai upaya peningkatan fasilitas bagi komunitas bersepeda, pejalan kaki, fasilitas komunikasi maupun penyediaan transportasi umum massal yang murah dan ramah lingkungan. Contoh penerapan green transportation adalah penerapan bahan bakar untuk kendaraan bermotor yang ramah lingkungan :

- a. Ethanol

Ethanol merupakan alkohol cair dengan bilangan oktana yang tinggi dan mampu menggantikan bensin. Ethanol diproduksi dari sumber daya alam yang dapat diperbaharui seperti jagung di Amerika Serikat dan tebu di Brazil. Menurut studi yang ada, ethanol lebih menguntungkan terhadap lingkungan yang bersih dibandingkan dengan bensin premium. Bila

produksi etanol sebagai bahan bakar alternatif pengganti bensin semakin digenjut, maka impor bensin akan menurun. Di satu sisi, pemerintah bisa melakukan penghematan, tentu saja harus disertai riset soal pengembangan produk otomotif berbahan bakar etanol.

Harga ethanol lebih mahal jika dibandingkan dengan harga bensin. Ethanol sementara ini belum dikembangkan di Indonesia. Brasil merupakan negara yang paling maju dibidang kendaraan bermotor dengan bahan bakar ethanol.

Penggunaan etanol sebagai bahan bakar mulai diteliti dan diimplementasikan di AS dan Brazil sejak terjadinya krisis bahan bakar fosil di kedua negara tersebut pada tahun 1970-an. Brazil tercatat sebagai salah satu negara yang memiliki keseriusan tinggi dalam implementasi bahan bakar etanol untuk keperluan kendaraan bermotor dengan tingkat penggunaan bahan bakar ethanol saat ini mencapai 40% secara nasional. Di AS, bahan bakar relatif murah, E85, yang mengandung etanol 85% semakin populer di masyarakat dunia.

Terdapat beberapa karakteristik internal etanol yang menyebabkan penggunaan etanol pada mesin lebih baik daripada bensin. Etanol memiliki angka research octane 108.6 dan motor octane 89.7 . Angka tersebut (terutama research octane) melampaui nilai maksimal yang mungkin dicapai oleh bensin walaupun setelah ditambahkan aditif tertentu. Sebagai catatan, bensin yang dijual Pertamina memiliki angka research octane 88 dan umumnya motor octane lebih rendah dari pada research octane. Untuk rasio campuran etanol dan bensin mencapai 60:40%, tercatat peningkatan efisiensi hingga 10%. Selain itu etanol juga memiliki emisi CO₂ yang lebih rendah daripada bensin, yakni hanya 4%

b. BBG

BBG merupakan singkatan dari bahan bakar gas. Salah satu cara mengurangi pencemaran adalah pemakaian gas bumi, karena gas bumi lebih raman lingkungan dari pada BBM yang kini lebih dominan dipakai oleh kendaraan-kendaraan bermotor di dunia.

BBG merupakan energi alternatif pengganti BBM yang paling prospektif untuk dikembangkan segera, karena:

- o BBG memiliki beberapa keunggulan terhadap BBM, antara lain karena cadangan gas bumi relatif masih cukup besar dan biaya pengadaannya lebih murah dari BBM.

- Kendaraan yang menggunakan BBG akan memperpanjang usia pemakaian minyak pelumas, mesin dan busi, ramah lingkungan dan aman bagi pemakai.
- Konsumsi BBM untuk sektor transportasi adalah yang paling dominan (mencapai 52%) dibandingkan untuk industri (19%), listrik (7%) dan rumah tangga (22%).

c. Bioetanol Singkong

Salah satu alternatif pengganti bahan bakar fosil adalah dengan bioenergi seperti bioetanol. Bioetanol adalah bahan bakar nabati yang tak pernah habis selama matahari masih memancarkan sinarnya, air tersedia, oksigen berlimpah, dan kita mau melakukan budidaya pertanian.

Sumber bioetanol dapat berupa singkong, ubi jalar, tebu, jagung, sorgum biji, sorgum manis, sagu, aren, nipah, lontar, kelapa dan padi. Sumber bioetanol yang cukup potensial dikembangkan di Indonesia adalah singkong karena singkong merupakan tanaman yang mudah dijumpai di Indonesia, selain itu harganya juga relatif terjangkau. Langkah ini selain akan menguntungkan pemerintah yang dapat mengurangi pengeluaran dana negara untuk mengimpor BBM atau memberi subsidi untuk BBM, juga akan menguntungkan petani singkong yang pendapatannya tidak terlalu tinggi. Indonesia pun bisa menjadi negara yang mandiri.

Kelemahan dari cara pembuatan bioetanol ini adalah relatif memakan waktu yang cukup lama sehingga kapasitas produksi untuk skala masyarakat relatif kecil. Tetapi, jika banyak masyarakat menjadi bagian integral dalam kegiatan produksi bahan bakar ini, hasil yang didapat akan berlipat ganda sehingga akan menekan konsumsi bahan bakar fosil.

5. **Pembatasan Kendaraan pribadi**, Sebenarnya sudah bisa dilakukan sistem pembatasan kendaraan bermotor pribadi, dasar hukum yang bisa digunakan untuk menerapkan sistem ini di Indonesia adalah Undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dalam pasal 133 ayat (2) dicantumkan bahwa, Manajemen kebutuhan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan cara:
 - a. Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan perseorangan pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu.
 - b. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan barang pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu.

- c. pembatasan Lalu Lintas SepedaMotor pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu.
- d. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan klasifikasi fungsi Jalan.
- e. pembatasan ruang Parkir pada kawasan tertentu dengan batasan ruang Parkir maksimal; dan/atau
- f. pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Tidak Bermotor Umum pada koridor atau kawasan tertentu pada waktu dan Jalan tertentu.
- g. Berdasarkan Undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, maka upaya yang bisa dilakukan untuk pembatasan penggunaan kendaraan pribadi adalah :
 1. Pembatasan ruang parkir dengan batasan tertentu yang tercantum pada ketentuan tata ruang wilayah
 2. Sewa/tarif parkir bisa dilakukan sistem monopoli, dimana yang mengatur tariff parkir adalah pemerintah daerah dengan kekuatan otonomi daerahnya mengingat harga sewa parkir di Indonesia sangatlah rendah, hal ini berbanding dengan tarif parkir yang diberlakukan di negara-negara lain seperti jepang ataupun beberapa negara di Eropa. Di Sydney Australia, untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi, pemerintah menetapkan tarif parkir langganan yang harganya mencapai 5,2 juta per bulan. Di New York, kota yang kegiatan trasportasinya cukup sibuk, menerapkan langganan parkir per hari atau sistem harian yaitu 358 ribu per hari.
 3. Pemberlakuan sistem pelat genap dan ganjil, pemberlakuan sistem ini dimaksudkan untuk mengurangi atau membatasi kendaraan yang akan melintasi jalan di hari-hari tertentu, pelat nomor dengan nomor ganjil hanya boleh melintas di jalan tertentu pada tanggal ganjil begitu pula sebaliknya, pelat nomor genap hanya boleh melintas di tempat atau jam-jam tertentu pada tanggal genap. Namun ada pengecualian Pengecualian yang dapat diberikan pada kendaraan umum, polisi, ambulan, pemadam kebakaran serta lain-lain yang melayani kepentingan publik. Kendaraan milik perusahaan diperbolehkan berjalan dengan adanya izin dari instansi terkait misalnya berupa stiker khusus yang dapat diperoleh setelah pemenuhan persyaratan oleh perusahaan yang bersangkutan, dan dibatasi misalnya satu mobil per perusahaan atau sesuai dengan proporsi antara karyawan dan kebutuhan mobilitas/pengangkutan yang diperlukan. Pemberlakuan sistem

pengaturan nomor plat ganjil dan genap ini pernah dilaksanakan oleh kota Beijing pada saat penyelenggaraan Olimpiade di bulan Agustus 2008. Hasilnya adalah jalan raya di kota Beijing bebas dari kemacetan parah dan udara pun lebih bersih dibanding hari-hari biasa.

Alternatif-alternatif yang telah disebutkan diatas adalah upaya-upaya yang dapat dilakukan pemerintah Indonesia untuk mengatasi permasalahan-permasalahan transportasi, khususnya permasalahan yang ada pada sistem transportasi darat, mengingat transportasi darat memiliki siste dan permasalahan yang lebih kompleks. Namun alternatif-alternatif tersebut hanya akan sia-sia apabila tidak diimbangi dengan kesadaran semua pihak untuk mencapai sebuah sistem transportasi Indonesia yang berkelanjutan.berupa kawasan perkotaan maupun perdesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung perikehidupan dan penghidupan

3.1.3 Identifikasi Permasalahan Manajemen Perhubungan

1. Perencanaan (Planning)

Perencanaan adalah skema kegiatan atau cara yang dirumuskan sebelum melakukan kegiatan agar tujuan dapat tercapai dengan maksimal. Perencanaan adalah kegiatan pertama yang harus dilakukan dalam administrasi. Rencana yang baik hendaknya diarahkan kepada tujuan yang akan dicapai. Rencana secara jelas mengemukakan :

- a. Apa yang akan dicapai
- b. Mengapa hal itu perlu dikakukan
- c. Bagaimana akan dilaksanakan
- d. Kapan akan dilaksanakan
- e. Siapa yang akan melaksanakan
- f. Mengadakan penilaian

Kemungkinan-kemungkinan apa yang dapat mempengaruhi pelaksanaan dan kegiatan mengadakan penyesuaian dan perubahan rencana. Dalam bagian ini akan dijelaskan proses perencanaan pada perusahaan angkutan bermotor dalam penyediaan jasa angkutan kepada masyarakat. Proses perencanaan ini akan dimulai dengan merencanakan kapasitas angkutan umum, penentuan jumlah kendaraan dan pendapatan, penjadwalan, kinerja, dan standar pelayanan.

a. Area dan Gedung Pengoperasian

Sebagai perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi maka memerlukan penangan yang serius dari pemilik perusahaan dan seluruh staff yang terlibat. Manajemen yang berfungsi sebagai alat untuk mengendalikan seluruh pengoperasian termasuk staff, administrasi, peralatan fisik dan lain-lain, haruslah mempunyai tempat yang bisa digunakan sebagai pusat segala aktifitas yaitu sekretariat.

Pemilihan area yang akan digunakan sebagai sekretariat sangat sinkron dengan strategi pemasaran, dalam hal ini pelayanan. Oleh karenanya, ada beberapa pertimbangan untuk menentukan tempat atau area, yaitu:

- Letaknya strategis, yaitu mudah dijangkau oleh calon penumpang
- Lokasi yang bisa menampung beberapa kendaraan

Setelah lokasi atau area pengoperasian ditentukan maka proses selanjutnya adalah pembangunan gedung. Gedung dimaksudkan sebagai pusat layanan administrasi, gedung harus berdekatan dengan tempat parkir kendaraan operasi dan gudang peralatan, gedung sebagai sekretariat yang dibangun dengan berlokasi dekat jalan raya, memungkinkan pefungsian berganda, mungkin sekaligus dengan bengkelnya, pencucian kendaraan, penjualan spare part, dan lain sebagainya.

b. Kapasitas

Tahap awal dalam menyusun perencanaan angkutan umum setelah pembangunan gedung pengoperasian adalah menentukan kuantitas pelayanan yang dibutuhkan pada setiap rute atau trayek yang akan dilayani. Penentuan jumlah angkutan umum yang dibutuhkan berdasarkan analisis trafik penumpang pada setiap rute atau trayek yang akan dilayani. Dengan mengetahui kuantitas pelayanan pada setiap rute, maka dapat diketahui jumlah angkutan umum yang akan dioperasikan dan jadwal perjalanan. Karena kapasitas angkutan umum yang akan beroperasi harus mampu memberikan pelayanan maksimal kepada pengguna, maka harus diusahakan kendaraan yang berfasilitas lengkap, masalah tarif penumpang bisa ditentukan kemudian sesuai dengan jenis kendaraan dan fasilitasnya dengan mempertimbangkan kondisi perekonomian penduduk setempat, apakah penduduk sebagai calon pengguna akan mampu membayar atau tidak dan apakah penumpang akan merasa tarifnya mahal atau tidak.

c. Penentuan Jumlah Kendaraan dan Waktu Perjalanan

Jumlah kendaraan adalah jumlah angkutan umum yang akan dioperasikan dalam satu hari untuk satu rute atau trayek. Angkutan umum membutuhkan modal yang besar dan biaya terkait lainnya. Agar efisien, operator atau perusahaan harus berusaha memperkecil jumlah angkutan umum yang diperlukan untuk dioperasikan pada setiap pelayanan.

Waktu perjalanan adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk melakukan perjalanan dari satu ujung permulaan rute ke ujung akhir. Waktu perjalanan merupakan fungsi panjang rute.

d. Koneksi dan Sosialisasi

Koneksi adalah orang atau lembaga yang diharapkan dapat berpartisipasi dalam perusahaan jasa transportasi angkutan umum. Sangat penting adanya sosialisasi dari perusahaan agar saat perusahaan beroperasi, masyarakat sudah mengetahui maksud dan tujuan dari perusahaan jasa tersebut.

e. Perekrutan Karyawan

Setelah segala sesuatu yang berhubungan dengan fasilitas sudah dianggap selesai, proses selanjutnya adalah mempersiapkan karyawan yang akan bekerja dalam perusahaan. Staff yang akan disiapkan oleh pihak perusahaan berupa: manajer/direktur, staff administrasi dan sekretaris, staff pemasaran, staff operasi, security, dan staff umum.

2. Pengorganisasian (Organizing)

Di dalam organisasi atau perusahaan, setiap anggota atau staff harus mengetahui peran dan peranan apa yang ia duduki di dalam kerjasama tersebut. Ia harus mawas diri sejauh mana kemampuan yang dimiliki baik pengetahuan maupun keterampilan. Apa dan dimana kedudukan yang diemban dalam organisasi.

Pengorganisasian (Organizing) adalah proses dalam manajemen yang berupa pengawasan-pengawasan dan penugasan, hal ini disebabkan pembagian kerja, secara vertikal maupun secara horizontal. Tetapi semua itu tidak terlepas dari prosedur, proses dan tujuan yang hendak dicapai dalam rangka kerjasama. Pembagian tugas dan

pekerjaan merupakan asas dari organisasi, sesuai dengan struktur yang telah ditetapkan yang nantinya setiap staff memelihara hubungan baik antara fungsi-fungsi, faktor-faktor fisik dan tenaga yang ada.

Dalam organisasi atau perusahaan diperlukan hubungan kerja sesuai dengan pembagian kerja dengan segala tanggung jawab dan pertanggung jawaban. Kekuasaan dan tanggung jawab harus menyatu dalam diri setiap orang yang menduduki sebuah jabatan. Kekuasaan dan tanggung jawab ibarat dua sisi mata uang karena kekuasaan tanpa tanggung jawab adalah sewenang-wenang dan tanggung jawab tanpa kekuasaan tidak berarti sama sekali.

a. Pembuatan Struktur Organisasi

Organisasi adalah pengelompokan manusia untuk bekerjasama dalam rangka mencapai tujuan. Tanpa memandang ukuran dan bentuknya, setiap komponen organisasi harus tunduk pada suatu pengendalian menyeluruh dan tanggung jawab pengambilan keputusan pada setiap tingkat manajemen.

Seperti yang telah dijelaskan di atas bahwa struktur organisasi mempunyai tujuan bersama yang dilakukan oleh anggota kelompok. Besar kecilnya organisasi merupakan faktor yang penting untuk menentukan jumlah manajemen yang diperlukan.

Organisasi sebagai kerangka saja tidaklah cukup untuk melingkupi arti organisasi. Oleh karena itu, organisasi juga diartikan sebagai proses yang akan menentukan aktivitas-aktivitas apa yang akan dilakukan guna pencapaian suatu tujuan dan rencana dengan membagi-bagi dan mengelompokkan staff-staff kedalam satuan-satuan tugas.

Mengingat hal tersebut maka sangat penting untuk membuat struktur organisasi sebelum memulai segala aktifitas kelembagaan. Struktur organisasi yang dimaksud disini mencakup hubungan antar staff dalam lingkup manajemen pelayanan dalam organisasi yang bergerak dibidang jasa.

Sebagai perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi diberbagai wilayah sesuai dengan luasnya area jaringan rute yang dilayani yaitu mempunyai perwakilan di lokasi beroperasinya suatu perusahaan transportasi tersebut.

Struktur organisasi bisa berbentuk desentralisasi atau sentralisasi, serta organisasi garis (lini) atau organisasi lini dan staff.

b. Penempatan Staff

Satu hal yang perlu diingat adalah bahwa struktur organisasi harus sesuai dengan tujuan perusahaan, struktur organisasi harus fleksibel dalam menanggapi perubahan, harus sesuai dengan proses dan kegiatan di beberapa bidang kerja dan harus juga sesuai dengan kebutuhan daya kerja, yaitu sesuai dengan keterampilan dan pengetahuan, personalia dan iklim sosial.

Setelah struktur organisasi terbentuk dan tenaga atau staff sudah tersedia, maka saatnya untuk menempatkan orang-orang yang sudah direkrut untuk diposisikan sesuai dengan hasil wawancara dengan pihak penerimaan staff.

Penempatan staff sama pentingnya dengan struktur organisasi, jika struktur organisasi adalah kerangka maka orang yang mengisi struktur tersebut adalah nyawa atau roh dari struktur tersebut. Karena struktur bukanlah apa-apa tanpa orang yang bergerak sesuai dengan struktur yang ada.

3. Pengawasan (Controlling)

Pengawasan merupakan kegiatan pokok dari manajemen agar segala pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana dan ketentuan yang telah digariskan.

Untuk memudahkan pengawasan mengenai kinerja perusahaan transportasi maka harus ada pelaporan-pelaporan dari pihak manajemen kepada pihak pemilik modal atau dari sopir dan tenaga lapangan kepada manajer atau pimpinan yang lebih tinggi. Laporan-laporan yang disampaikan adalah mulai dari segala sesuatu yang berhubungan dengan aktifitas pelayanan sampai kepada manajemen, administrasi, keuangan dan kinerja staff serta kendala-kendala yang dihadapi di lapangan. Laporan-laporan dapat dilakukan setiap hari, setiap minggu, setiap bulan, atau setiap tahun.

Pengawasan terhadap pekerjaan dapat berupa bagan-bagan, formulir-formulir, nota-nota, catatan-catatan, laporan-laporan, kunjungan-kunjungan, apakah semua itu sesuai atau tidak dengan norma, kaedah, ketentuan, ukuran, timbangan atau kriteria sebagai tolok ukur. Dari hasil pengawasan tersebut akan dapat diambil suatu penilaian atau evaluasi.

4. Evaluasi (Evaluation)

Evaluasi bertujuan untuk mengetahui sampai dimana tujuan yang telah ditetapkan dapat dicapai, kegiatan mana yang belum diselesaikan atau yang sedang dalam proses penyelesaian dan kendala-kendala apa yang dihadapi serta merumuskan strategi untuk mengantisipasi kesalahan-kesalahan yang terjadi. Kegiatan evaluasi ini meliputi, antara lain:

- a. Mempelajari perkembangan usaha atau kegiatan secara terus-menerus dengan cara-cara pemantauan (pengawasan), sehingga dapat diketahui dengan segera segala sesuatu faktor yang menghambat dan faktor-faktor pendukung dalam kegiatan tersebut.
- b. Mengadakan pengukuran tingkat keberhasilan suatu kegiatan sesuai dengan program-program tertentu.
- c. Mengadakan berbagai usaha untuk memecahkan hambatan-hambatan yang timbul demi kelancaran kegiatan yang dijalani.

Ibarat seorang dokter, ia harus mengetahui dulu penyakit pasiennya baru kemudian ia mampu untuk memberikan obat agar si pasien dapat cepat sembuh dari penyakitnya. Begitu pula perusahaan atau organisasi yang bergerak dibidang jasa sekalipun, harus mengetahui permasalahan yang ada baru bisa mencari solusi yang akan diambil guna menyelesaikan masalah tersebut.

Sifat perbaikan dapat dalam bentuk pengarahan, bimbingan, petunjuk dan lain-lain. Begitu juga evaluasi, ia bersifat dimensional, artinya bukan saja melihat kebelakang mengevaluasi apa yang sedang terjadi. Tetapi juga perkiraan-perkiraan tentang apa yang akan terjadi di masa depan.

Setiap permasalahan yang ditemukan dilapangan akan dibahas dalam rapat-rapat yang ditentukan dan disesuaikan dengan waktu luang. Rapat-rapat yang dimaksud adalah rapat harian yaitu satu kali dalam satu minggu, rapat bulanan yaitu rapat diadakan satu kali dalam satu bulan, rapat tahunan yaitu rapat yang diadakan sekali setiap tahun. Berarti dalam satu bulan ada 4 kali rapat harian, dalam satu tahun ada 12 kali rapat bulanan dan satu kali rapat tahunan. Rapat harian membahas mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan sehari-hari, rapat bulanan membahas tentang perjalanan organisasi selama satu bulan dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi oleh organisasi secara menyeluruh sementara rapat

tahunan membahas tentang realisasi program kerja yang telah ditentukan, membahas tentang strategi-strategi yang akan diterapkan guna tercapainya tujuan organisasi dan membuat program kerja yang baru yang disesuaikan dengan kondisi lingkungan yang sering berubah-ubah.

Dalam manajemen transportasi darat perlu adanya integrasi antara pemenuhan terhadap :

- 1) Kekurangan infrastruktur dan sarana transportasi umum
- 2) Tidak ada sistem yang bisa mengerem penggunaan kendaraan pribadi (private cars)
- 3) Layanan dan fasilitas yang memanjakan para pengguna kendaraan pribadi

5. Alternatif Penanganan

Dalam implementasi manajemen transportasi kedepan diperlukan pemahaman bersama terhadap :

a. Transportasi Berkelanjutan

Perencanaan transportasi yang berkelanjutan adalah dimana sebuah perencanaan tersebut tidak hanya memikirkan keuntungan dan kepentingan jangka pendek namun juga mempertimbangkan keberlanjutan perencanaan tersebut pada jangka menengah hingga jangka panjang.

Transportasi berkelanjutan merupakan suatu transportasi yang tidak menimbulkan dampak yang membahayakan kesehatan masyarakat atau ekosistem dan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas yang ada secara konsisten dengan memperhatikan: (a) penggunaan sumberdaya terbarukan pada tingkat yang lebih rendah dari tingkat regenerasinya; dan (b) penggunaan sumber daya tidak terbarukan pada tingkat yang lebih rendah dari tingkat pengembangan sumberdaya alternatif yang terbarukan. Sistem transportasi yang berkelanjutan mengkomodasikan aksesibilitas semaksimal mungkin dengan dampak negatif yang seminimal mungkin. Sistem transportasi yang berkelanjutan harus memperhatikan setidaknya tiga komponen penting, yaitu aksesibilitas, kesetaraan dan dampak lingkungan.

Sistem transportasi berkelanjutan lebih mudah terwujud pada sistem transportasi yang berbasis pada penggunaan angkutan umum dibandingkan dengan sistem yang berbasis pada penggunaan kendaraan pribadi. Sistem transportasi

berkelanjutan merupakan tatanan baru sistem transportasi di era globalisasi saat ini.

Perencanaan transportasi yang berkelanjutan tidak hanya mempertimbangkan aspek transportasi saja dalam perencanaannya namun aspek-aspek lain seperti ekonomi dan lingkungan. Dengan konsep seperti itu, maka planner dituntut untuk mengerti dan peka terhadap aspek-aspek yang sekiranya menyangkut transportasi yang baik. Dalam hal ini, transportasi yang berkelanjutan memikirkan bagaimana transportasi bisa berjalan dengan baik tanpa harus mengorbankan aspek lingkungan tetapi tetap meningkatkan pendapatan ekonomi. Memang tidak mudah merencanakan transportasi berkelanjutan apalagi melihat kondisi transportasi di Indonesia yang sudah cukup kompleks, khususnya transportasi darat dimana tingkat mobilitasnya jauh lebih tinggi daripada transportasi laut ataupun udara.

Beberapa dampak yang bisa timbul akibat penerapan perencanaan transportasi berkelanjutan ini adalah :

1. Mengurangi penggunaan BBM dan Mengurangi Polusi

Hal ini bisa didapat karena berkurangnya orang yang melakukan perjalanan dengan menggunakan kendaraan bermotor, dengan meningkatkan penggunaan sepeda atau berjalan kaki, hal ini tentu akan berdampak positif pada penurunan tingkat pembuangan emisi ke udara, meningkatkan angka kesehatan pernafasan masyarakat serta mengurangi beban negara dalam pendanaan BBM.

2. Mengurangi Kemacetan

Dengan mengurangi pemakaian kendaraan bermotor, jumlah kendaraan yang melintasi jalan raya akan berkurang, hal ini bisa mengurangi resiko kemacetan di jam-jam sibuk atau di jalan-jalan tertentu, dengan perencanaan transportasi yang berkelanjutan, diharapkan dampak positif yang akan ditimbulkan dari langkah-langkah nya bisa saling berkaitan, seperti halnya pengurangan kendaraan bermotor yang akan mengurangi kemacetan sehingga mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

3. Menjaga Kualitas Lingkungan Untuk Masa Depan

Generasi mendatang yaitu anak cucu manusia saat ini masih membutuhkan lingkungan alam yang sehat, udara yang bersih dan ketersediaan kebutuhan alam yang cukup. Hal ini tidak akan bisa diwujudkan apabila manusia yang hidup saat ini tidak menjaga lingkungan serta kualitas alam, saat ini alam hampir berada pada batas ambang dimana daya dukung lingkungan sudah tidak mampu menyediakan apa yang manusia butuhkan.

Generasi yang akan datang kemungkinan hanya bisa menghirup udara penuh polusi yang didapat dari pola hidup masyarakat saat ini, gas buangan kendaraan yang seakan-akan bisa lingkungan tamping tanpa mengenal batas. Dengan perencanaan yang berlandaskan transportasi berkelanjutan, maka ini adalah satu upaya manusia saat ini untuk ikut menjaga kelestarian lingkungan demi keberlanjutan kehidupan generasi yang akan datang.

Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan tertinggi diharapkan mampu membuat suatu kebijakan yang baik dalam hal menangani masalah-masalah transportasi darat yang makin hari makin bertambah. Perencanaan yang diharapkan tentu merupakan perencanaan yang cerdas, yang tidak hanya mememntingkan aspek transportasi, menempatkan transportasi sebagai satu sistem yang harus dilaksanakan dengan baik ndan bisa mengesampingkan aspek-aspek yang lain. Pemerintah diharapkan mamu merencanakan transportasi darat yang dapat mengurangi polusi udara, menjaga keutuhan lingkungan untuk masa yang akan datang serta mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Pada kenyataannya transportasi di Indonesia masih belum terintegrasi dengan pengembangan wilayahnya. Maka dari itu untuk merencanakan sebuah transportasi berkelanjutan diperlukan kesiapan dari sumberdaya manusia dari masing-masing stakeholder, baik dari sisi regulator(pemerintah), operator (pelaku bisnis transportasi), maupun perencana. Dengan demikian diperlukan banyak tenaga ahli yang berbobot untuk menangani berbagai tantangan dan permasalahan tersebut. Masyarakat juga perlu diajak bersama-sama untuk mewujudkan perencanaan ini, masyarakat yang biasanya acuh dengan kebijakan pemerintah serta tidak peduli dengan masalah-masalah perkotaan di sekelilingnya perlu diberi arahan atau wawasan tentang lingkungan, tetentang bagaimana keberlanjutan suatu kota tersebut tanpa ada kesadaran dari semua pihak.

4. Penerapan ERP

Dengan electronic roadpricing, pengguna kendaraan pribadi akan dikenakan biaya jika mereka melewati satu area atau koridor yang macet pada periode waktu tertentu. Pengguna kendaraan pribadi, akhirnya, harus menentukan apakah akan meneruskan perjalanannya melalui area atau koridor tersebut dengan membayar sejumlah uang, mencari rute lain, mencari tujuan perjalanan lain, merubah waktu dalam melakukan perjalanan, tidak jadi melakukan perjalanan, atau berpindah menggunakan moda lain yang diijinkan untuk melewati area atau koridor tersebut.

Biaya yang dikenakan juga bertujuan untuk memberikan kesadaran kepada pengguna kendaraan pribadi bahwa perjalanan mereka dengan kendaraan pribadi mempunyai kontribusi terhadap kerusakan lingkungan dan kerugian kepada masyarakat yang tidak menggunakan kendaraan pribadi. ERP diharapkan mampu mengurangi perjalanan dengan kendaraan pribadi dan mengurangi perjalanan yang tidak perlu, terutama pada jam-jam sibuk.

Cara kerja dari ERP sendiri adalah seperti jalan tol, namun masyarakat menggunakan kartu yang cara kerjanya seperti kartu ATM, sehingga bisa diisi ulang, biaya yang diterapkan berbeda-beda tergantung jam melintas, kapasitas jalan, serta jenis kendaraan. ERP memiliki alat berupa gerbang masuk dimana ketika memasuki gerbang tersebut itu artinya telah masuk kawasan yang dinilai cukup rawan kemacetan dan masyarakat harus menggesek kartu prabayar tersebut di vehicle units atau alat gesek yang ada di kendaraan masing-masing. Kemudian alat di gerbang tersebut akan menerima sensor dari kendaraan yang melintas, apakah sudah melakukan transaksi pembayaran atau belum, apabila belum maka kendaraan tersebut akan dikenai denda saat pengurusan STNK.

a) Studi Kasus ERP di Singapura

Singapore merupakan kota pertama yang mengaplikasikan ERP (sejak tahun 1998), pada awalnya disebut urban road user charging. Tujuannya adalah untuk membatasi lalu lintas yang masuk CBD pada saat jam puncak untuk mengurangi kemacetan. Sebelum ERP, Singapore menggunakan Area-Licensing Scheme (ALS), pada tahun 1998, ALS diganti dengan Electronic Road Pricing (ERP). Harga untuk memasuki

daerah atau koridor ERP bervariasi berdasarkan rata-rata kecepatan jaringan. Harga yang bervariasi tersebut ditujukan untuk mempertahankan kecepatan antara 45-65 km/jam pada expressways dan 20-30 km/jam pada jalan arteri. Dampak diterapkannya congestion pricing atau ERP di Singapura cukup signifikan. Prosentase penggunaan carools dan bus meningkat dari 41% menjadi 62%, dan volume lalu lintas yang menuju daerah diterapkannya congestion pricing menurun sampai dengan 44%

b) Studi Kasus ERP di London

ERP diaplikasikan di London pada 17 Pebruari 2003. Tujuan dari aplikasi ERP di London adalah untuk mengurangi kemacetan, meningkatkan reliabilitas waktu perjalanan, dan mengurangi polusi udara. Aplikasi ERP di London memberikan beberapa hasil positif antara lain:

- 1) Penurunan volume lalu lintas 15 %
- 2) Penurunan kemacetan 30%
- 3) Penurunan polusi 12% (NO_x, PM10)
- 4) Perjalanan menjadi lebih reliable
- 5) Reliabilitas bus schedule meningkat signifikan
- 6) Kecelakaan lalu lintas menurun
- 7) Peningkatan kecepatan tidak meningkatkan fatalitas kecelakaan
- 8) Tidak terjadi dampak lalu lintas yang besar di daerah diluar area congestion charging
- 9) Menjadi sumber pendapatan yang sebagian besar dipakai untuk perbaikan pelayanan angkutan umum

Selanjutnya berdasarkan identifikasi permasalahan pelayanan Perangkat Daerah akan dikelompokkan dalam masalah pokok dengan uraian masalah dan akar masalah untuk mendapatkan daftar permasalahan yang mempengaruhi pencapaian visi dan misi kepala daerah dan wakil kepala daerah, dengan tabel sebagai berikut :

TABEL 3.1
IDENTIFIKASI PERMASALAHAN

No	Masalah Pokok	Masalah	Akar Masalah
----	---------------	---------	--------------

1	BELUM OPTIMALNYA LAYANAN PERHUBUNGAN	Persentase jaringan perhubungan yang tersedia dari daftar kebutuhan
		Realisasi keselamatan pelayaran sesuai standar
		Realisasi ketertiban lalu lintas dari yang seharusnya
	BELUM TERPENUHINYA SARANA PRASARANA PERHUBUNGAN	Realisasi sarana perhubungan darat dan laut dari daftar kebutuhan
		Realisasi Prasarana perhubungan darat dan laut dari daftar kebutuhan
		Persentase PJU terpasang dengan baik dari daftar kebutuhan
	BELUM BAIKNYA MANAJEMEN PERHUBUNGAN	Realisasi Lalu lintas kepelabuhanan sesuai standar
		Realisasi rekayasa lalu lintas pada titik kemacetan dari jumlah titik kemacetan
BELUM BAIKNYA KENYAMANAN LAYANAN PERHUBUNGAN		

TABEL 3.2

DAFTAR PERMASALAHAN PELAYANAN PERANGKAT DAERAH

DAFTAR PERMASALAHAN	
1	Persentase jaringan perhubungan yang tersedia dari daftar kebutuhan
2	Realisasi keselamatan pelayaran sesuai standar
3	Realisasi ketertiban lalu lintas dari yang seharusnya
4	Realisasi sarana perhubungan darat dan laut dari daftar kebutuhan
5	Realisasi Prasarana perhubungan darat dan laut dari daftar kebutuhan
6	Persentase PJU terpasang dengan baik dari daftar kebutuhan
7	Realisasi Lalu lintas kepelabuhanan sesuai standar
8	Realisasi rekayasa lalu lintas pada titik kemacetan dari jumlah titik kemacetan

3.2 TELAAH VISI, MISI DAN PROGRAM KEPALA DAERAH TERPILIH

3.2.1 VISI

TERWUJUDNYA KOTA PERADABAN YANG BERDAYA DAN BERBUDAYA

KOTA PERADABAN dimaknai sebagai Civil Society yaitu kondisi pemerintahan dan masyarakat Kota Serang yang berciri :

1. Adanya toleransi (tenggang rasa) untuk tujuan kerukunan dan kedamaian;
2. Adanya pluralism yaitu sikap yang mau menerima dengan tulus ikhlas suatu kondisi warga Kota Serang yang majemuk.
3. Adanya keadilan sosial, bermakna setiap warga negara mendapatkan hak dan kewajibannya secara seimbang dalam kehidupan sosial, terjamin keadilan untuk memperoleh pendidikan, kesehatan dan penghidupan yang layak;
4. Adanya partisipasi sosial, yaitu setiap warga negara berhak dan berkewajiban untuk ikut serta dalam berpolitik dengan rasa tanggung jawab secara bersih tanpa adanya paksaan atau intimidasi dari pihak manapun;
5. Adanya demokratisasi yaitu sebuah proses dalam menegakkan prinsip-prinsip demokrasi demi terciptanya warga Kota Serang yang menjunjung tinggi azas-azas demokrasi;
6. Adanya supremasi hukum, ditandai penegakan hukum yang seadil-adilnya terhadap warga Kota Serang tanpa pandang bulu, tidak tumpul ke atas tajam ke bawah;
7. Tersedianya ruang bebas publik, sebagai tempat bagi warga Kota Serang untuk melakukan aktivitas publiknya secara bebas dan bertanggung jawab seperti dalam hal berorganisasi, berserikat, berkumpul dan menyatakan pendapat termasuk mempublikasikannya kepada publik tanpa adanya tekanan dari pihak manapun.

KOTA BERDAYA bermakna Kota Serang mampu menunjukkan keunggulan berkomparasi dan berkompetisi diberbagai bidang kehidupan. Kota Serang akan menjadi Kota Peradaban yang didukung oleh kondisi perkotaan yang kondusif dan modern dengan tetap memperhatikan lingkungan berkelanjutan demi kemajuan Kota Serang

KOTA BERBUDAYA merupakan setiap perilaku kehidupan masyarakat yang dilandasi oleh etos kerja, tata cara, adat istiadat, tradisi, kearifan lokal, norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat serta diyakini sebagai nilai-nilai budi pekerti yang luhur yang diwujudkan dalam perilaku interaksi sosial

sebagai identitas pada penyelenggaraan pemerintahan dan program pelaksanaan pembangunan

Visi tersebut mengandung pengertian bahwa selama tahun 2019 hingga 2023 Kota Serang diharapkan menjadi kota yang dihuni oleh masyarakat yang senantiasa menjunjung tinggi nilai-nilai agama, etos kerja, tata cara, adat istiadat, tradisi, norma kearifan lokal yang hidup dan berkembang dan diyakini sebagai nilai-nilai yang luhur yang diwujudkan dalam perilaku interaksi sosial serta sadar menggunakan hak dan kewajibannya sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku, sehingga terwujud kehidupan pemerintahan dan kemasyarakatan yang teratur, sejahtera dan didukung oleh aktivitas ekonomi utama berupa perdagangan, jasa, industri pengolahan, pertanian, perikanan dan pariwisata serta ditunjang oleh standar pelayanan kota berskala metropolitan yang mampu melayani seluruh aktivitas masyarakat kota dan daerah *hinterland*-nya dengan aman, tentram, nyaman, lancar, asri, sehat dan berkelanjutan.

Melalui keberdayaan dan kebudayaan, diharapkan kesejahteraan masyarakat Kota Serang akan semakin meningkat melalui pemenuhan kebutuhan pendidikan, kesehatan, pelayanan dasar maupun sarana dan prasarana penunjang. Peningkatan kesejahteraan masyarakat Kota Serang tersebut tercermin melalui peningkatan Indeks Pembangunan Manusia (IPM) dan pertumbuhan ekonomi, serta penurunan angka kemiskinan dan tingkat pengangguran terbuka.

Dalam rangka mewujudkan visi diperlukan semangat baru dalam pelaksanaan pembangunan yang berlandaskan nilai dasar bangsa Indonesia dan masyarakat Kota Serang khususnya, yakni kegotongroyongan. Semangat baru tersebut tertuang dalam slogan:

“Aje Kendor Membangun Serang”

Makna slogan Aje Kendor Membangun Serang diartikan satu sikap yang terwujud dalam bentuk inisiatif dan penuh semangat untuk menyumbangkan tenaga dan pikiran dalam rangka membangun Kota Serang. Sikap ini diperlukan untuk menumbuhkan kesadaran dan kecintaan aparatur dan masyarakat akan kotanya. Melalui pernyataan ini akan timbul sikap kepeloporan, sinergi dan kolaborasi untuk menjaga kotanya dan melakukan inovasi dan kreativitas dalam membangun kota dengan tidak meninggalkan budaya dan karakter lokal.

Untuk memberikan arahan dalam pencapaian visi, maka visi dijabarkan ke dalam fokus kerja yang disebut dengan Peradaban, yang merupakan akronim dari :

Kota Serang yang Partisipatif adalah kondisi terwujudnya kesatuan pola pikir dan pola tindak dilandasi sikap kebersamaan untuk menyelenggarakan tugas pemerintahan, pembangunan dan

kemasyarakatan Kota Serang secara baik, benar, dan bertanggung jawab oleh Pemerintah Kota Serang, dunia usaha, dan Warga Kota Serang sehingga terwujud pemerintahan yang baik dan Pemerintah yang Bersih (Good Governance dan Clean Government).

Kota Serang yang Edukatif dimaknai sebagai peningkatan kualitas kehidupan pendidikan dan kependidikan warga Kota Serang secara lebih adil dan merata sehingga memiliki kecerdasan yang memadai, mampu mengatasi masalah pribadi dan sosial dan menggambarkan kemajuan yang tercermin dalam keseluruhan aspek kehidupan, dalam kelembagaan, pranata-pranata, dan nilai-nilai yang mendasari kehidupan politik, ekonomi, sosial, budaya dan pertahanan dan keamanan.

Kota Serang yang Religius dimaknai sebagai kondisi warga Kota Serang yang konsisten mematuhi pesan nabi dan pemimpin yang taat pada nilai ketauhidan, yaitu mematuhi pesan agama dan berpegang teguh pada nilai-nilai moral Bangsa Indonesia sehingga dapat dicapai kemakmuran dunia dan akhirat yang hakiki.

Kota Serang yang Akuntabel adalah kondisi kebudayaan pemerintahan dan warga Kota Serang yang bertanggung jawab terhadap apa yang harus dan akan dilakukan sesuai peran masing-masing serta siap menerima resiko atas perbuatannya sehingga terwujud karakter setiap warga masyarakat Kota Serang, aparatur sipil negara, aparatur pemerintahan negara Republik Indonesia di Kota Serang yang lainnya bertanggung jawab terhadap diri sendiri, lingkungan alam dan sosial, serta terhadap Tuhan Yang Maha Kuasa.

Kota Serang yang berDAYA saing adalah suatu kondisi lingkungan institusi dan masyarakat Kota Serang yang memiliki keunggulan comparative (comparative advantage) dan keunggulan kompetitif (competitive advantage) dalam adaptasi menghadapi tantangan dan memanfaatkan peluang perkembangan dunia global, pemberlakuan MEA, dan Nasional.

Kota Serang yang berBudaya adalah kondisi lingkungan fisik kota dan lingkungan warga Kota Serang yang tertata, teratur, rapih, indah, taat azas dan tata aturan berdasarkan kesadaran akal sehat sehingga tercipta budaya dan kebudayaan yang melekat pada setiap warga

negara dan tercipta hubungan harmonis dalam bermasyarakat, berbangsa, bernegara dan beragama.

Kota Serang yang Aman dimaknai sebagai kondisi warga Kota Serang yang tidak terganggu oleh sikap dan perbuatan yang dapat merugikan secara fisik dan psikis sehingga bebas untuk beraktifitas memenuhi kebutuhan dalam berbagai aspek (self-help) secara bertanggung jawab, mampu mengambil keputusan dan tindakan dalam penanganan masalahnya, dan mampu merespon dan berkontribusi terhadap upaya pembangunan dan tantangan zaman secara otonom dengan mengandalkan potensi dan sumber daya yang dimiliki.

Kota Serang yang Nyaman adalah suatu keadaan kehidupan warga Kota Serang telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia meliputi ketentraman (suatu kepuasan yang meningkatkan penampilan sehari hari) dan kelegaan (karena terpenuhinya kebutuhan sehari hari) serta transcendent (keadaan yang melampaui pengalaman biasa dan penjelasan ilmiah).

Dalam melaksanakan visi tersebut didukung potensi yang ada di Kota Serang, yaitu :

POTENSI PERDAGANGAN DAN JASA merupakan manifestasi dari komitmen dan upaya untuk merevitalisasi sektor perdagangan dan jasa yang secara historis pernah tumbuh dan berkembang hingga pada skala mancanegara dengan Pelabuhan Karangantu sebagai Bandar utama sekaligus titik pertumbuhannya. Posisi Kota Serang yang berdekatan dengan pintu masuk dan keluar Pulau Jawa menuju Pulau Sumatera, potensi pengembangan kawasan industri padat modal dan berskala besar di wilayah Kota Cilegon, serta potensi berkembang pesatnya perdagangan skala besar di Tangerang dan sekitarnya, maka Kota Serang memiliki kesempatan untuk menjadi titik simpul pertukaran barang dan jasa bagi wilayah-wilayah titik pertumbuhan yang ada di sekitarnya tersebut. Berkembangnya permukiman di Kota Serang saat ini merupakan dampak dari perkembangan perekonomian di titik-titik pertumbuhan dimaksud, yang dapat menjadi indikasi potensial bagi tumbuhnya sektor perdagangan dan jasa di masa depan.

POTENSI PERTANIAN masih relevan untuk ditawarkan sebagai visi mengingat bahwa transformasi kota yang baik haruslah berjalan secara alamiah sehingga masyarakat pun dapat ikut beradaptasi dan

bertransformasi seiring dengan perkembangan kota. Dalam konteks inilah maka mendayagunakan potensi pertanian (dalam arti luas) yang secara alamiah mengkonstruksi karakteristik fisiologis Kota Serang adalah sebuah pilihan strategis yang memiliki nilai aksiologis tinggi yang dalam jangka menengah dapat menyelamatkan sebagian besar masyarakat Kota Serang yang masih sangat bergantung pada sektor agraris (pertanian, perkebunan, kehutanan) dan maritim (perikanan tangkap dan budidaya), yang pada kedua sektor ini umumnya menjadi kantong-kantong kemiskinan. Kedua, mendayagunakan potensi alamiah yang dimiliki di kedua sektor tersebut guna menyerap tenaga kerja dengan tingkat pendidikan yang relatif rendah yang masih banyak terdapat di Kota Serang saat ini. Dan Ketiga, dapat menyelamatkan ekologi Kota Serang yang lebih memiliki nilai ekonomis yang jauh lebih tinggi dalam konteks ekologis sebagai kondisi alamiahnya ketimbang didayagunakan sebagai kawasan untuk aktivitas ekonomi sektor sekunder. Dengan demikian sejumlah wilayah persawahan produktif dapat diselamatkan dari alih fungsi lahan yang cenderung tak terkendali. Dalam jangka menengah, revitalisasi pertanian ini juga dapat berkontribusi terhadap peningkatan ketahanan pangan Kota Serang sehingga dapat mengurangi dampak dari fluktuasi ekonomi makro terhadap keterpenuhan kebutuhan primer masyarakat Kota Serang. Hal ini juga sejalan dengan nawa cita yang ketujuh yaitu mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik melalui upaya memperkuat swasembada pangan untuk mewujudkan kemandirian ekonomi Kota Serang.

POTENSI BUDAYA merupakan manifestasi dari komitmen dan upaya untuk:

(1) membina dan mengembangkan nilai-nilai kearifan lokal yang terkandung dalam kebudayaan daerah untuk direvitalisasi sebagai jatidiri kota dan masyarakat Kota Serang sehingga dapat mewarnai segenap aktivitas dan kehidupan masyarakat sehari-hari, serta mewarnai kehidupan pemerintahan daerah; (2) merevitalisasi nilai-nilai historis Kesultanan Islam Banten yang situsnyanya berada di wilayah Kota Serang. Upaya revitalisasi itu ditransformasikan pada aktivitas ekonomi kreatif di sektor pariwisata sehingga memiliki

dampak ekonomi yang tinggi terhadap kesejahteraan masyarakat Kota Serang. Eksistensi Kota Serang saat ini sebagai destinasi wisata religi berskala nasional merupakan potensi yang dapat terus dikembangkan di masa depan; (3) melihara dan mengembangkan potensi seni dan budaya daerah untuk didayagunakan nilai ekonominya bagi kesejahteraan masyarakat, baik melalui peningkatan ekonomi kreatif maupun pengembangan potensi pariwisata sejarah, seni budaya, dan religi yang telah mulai tumbuh saat ini.

3.2.2 MISI

1. MENGUATKAN PERADABAN BERBASIS NILAI-NILAI KEMANUSIAAN;
2. MENINGKATKAN SARANA PRASARANA DAERAH YANG BERWAWASAN LINGKUNGAN;
3. MENINGKATKAN PEREKONOMIAN DAERAH DAN PEMBERDAYAAN MASYARAKAT YANG BERDAYA SAING;
4. MENINGKATKAN TATA KELOLA PEMERINTAHAN YANG BAIK;

Oleh karenanya Dinas Perhubungan Kota Serang berkewajiban untuk menjalankan komitmen Walikota terpilih yang mengacu pada Visi Kota Serang “**TERWUJUDNYA KOTA PERADABAN YANG BERDAYA DAN BERBUDAYA**” :

Pada MISI KEDUA (2) yaitu : **MENINGKATKAN SARANA PRASARANA DAERAH YANG BERWAWASAN LINGKUNGAN**

Selanjutnya Dinas Perhubungan Kota Serang dalam operasionalnya akan selalu mengacu kepada rencana strategis dengan mengarahkan segenap potensi dan sumberdaya yang ada, baik sumber daya manusia maupun pendukung lainnya yang tentunya memperhatikan akan kekuatan dan kelemahan yang akan dimuat dalam RENSTRA Dinas Perhubungan Kota Serang Tahun berjalan.

Sebagai pelaksana Pemerintah Daerah Kota Serang di bidang Pembinaan dan Pengembangan Perhubungan dalam menjalankan kegiatan dan programnya akan selalu berlandaskan kepada Misi Kota Serang sebagai arah dan tuntunan untuk mencapai tujuan Kota Serang sebagai penjabaran Visi Kepala Daerah yang terpilih.

3.3 TELAAH RENSTRA KEMENTRIAN DALAM URUSAN PERHUBUNGAN

Dalam penyusunan suatu rencana pembangunan tentu dibutuhkan sinkronisasi di berbagai aspek, misalnya aspek waktu, aspek kesesuaian dengan Program Vertikal maupun Horizontal serta kesesuaian dengan kaidah lainnya. Rencana Strategis Dinas

Perhubungan Kota Serang mengacu kepada Visi dan Misi Kementerian Urusan Perumahan Rakyat, yaitu :

Visi Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019 adalah:

"TERWUJUDNYA PENYELENGGARAAN PELAYANAN PERHUBUNGAN YANG HANDAL, BERDAYA SAING DAN MEMBERIKAN NILAI TAMBAH"

Adapun Misi Kementerian Perhubungan yang merupakan rumusan upaya yang akan dilaksanakan selama periode Renstra 2015 – 2019 dalam rangka mencapai visi serta mendukung upaya pencapaian target Dinas Perhubungan Kota Serang tercantum di dalam Misi Kementrian sebagai berikut :

1. Mempertahankan tingkat jasa pelayanan sarana dan prasarana perhubungan;
2. Melaksanakan konsolidasi melalui restrukturisasi dan reformasi di bidang sarana dan prasarana perhubungan;
3. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa perhubungan;
4. Meningkatkan kualitas pelayanan jasa perhubungan yang handal dan memberikan nilai tambah;

3.4 **TELAAH RENSTRA DINAS PERHUBUNGAN PROPINSI BANTEN**

Kebijakan Dinas Perhubungan Propinsi Banten melalui perumusan Visi dan Misi yang sejalan dengan Kementrian Perhubungan, yaitu :

VISI "BANTEN YANG MAJU, MANDIRI, BERDAYA SAING, SEJAHTERA DAN BERAKHLAQL KARIMAH"

Pelaksanaan Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Provinsi Banten Mendukung pada 2 (Dua) Misi Pemerintah Daerah Provinsi Banten, yaitu :

1. Misi Ke 1: Menciptakan Tata kelola Pemerintah yang Baik
2. Misi Ke 2: Membangun dan meningkatkan kualitas infrastruktur

Sedangkan Faktor Penghambat dan Pendorong Pelayanan Perangkat Daerah pada Urusan Pembinaan dan Pengembangan Perhubungan dapat dirumuskan sebagai berikut:

Faktor Penghambat Pelayanan Pembinaan dan Pengembangan Perhubungan :

1. Kurangnya Kapasitas dan Kapabilitas kelembagaan DISHUB dalam melihat tuntutan Pembinaan dan Pengembangan Perhubungan.
2. Terbatasnya anggaran dalam pengembangan sarana prasarana Perhubungan

3. Kurangnya komitmen penyedia jasa dalam Pemenuhan standar Keselamatan angkutan darat dan laut.
4. Belum adanya sinergitas dalam Pengembangan layanan perhubungan
5. Kurangnya dukungan pengguna jasa dalam Pengelolaan prasarana umum perhubungan

Faktor Pendorong Pelayanan Pembinaan dan Pengembangan Perhubungan :

1. Dukungan regulasi dalam pembinaan dan pengembangan Perhubungan
2. Dukungan masyarakat dalam keselamatan berlalu lintas dan pelayaran
3. Dukungan struktur terhadap peningkatan infrastruktur perhubungan
4. Dukungan pihak swasta dalam pemenuhan sarana perhubungan

3.5 TELAAH KAJIAN LINGKUNGAN HIDUP STRATEGIS

Pembinaan dan Pengembangan Perhubungan telah diatur terinci dalam program dan kegiatan pada Dinas Perhubungan yang disesuaikan dengan tugas pokok dan fungsi yang merujuk pada Kajian Lingkungan Hidup Strategis RPJMD Kota Serang mengingat dalam Permendagri nomor 86 tahun 2017 disebutkan bahwa KLHS merupakan rangkaian analisis yang sistematis, menyeluruh, dan partisipatif untuk memastikan bahwa prinsip pembangunan berkelanjutan telah menjadi dasar dan terintegrasi dalam pembangunan suatu wilayah dan/atau kebijakan, rencana, dan/atau program.

Kajian Lingkungan Hidup Strategis RPJMD Kota Serang, telah memaparkan beberapa agend yang menjadi rujukan bagi dinas perhubungan antara lain :

Tabel 3.3 Rekomendasi Kajian Lingkungan Hidup Strategis

1. Alternatif skenario dan rekomendasi daya dukung dan daya tampung

Tujuan	Target	Alternatif Skenario	Rekomendasi
<p>Membangun kota dan pemukiman inklusif, aman, tahan lama dan berkelanjutan</p>	<p>Pada tahun 2030, meningkatkan urbanisasi yang inklusif dan berkelanjutan dan kapasitas untuk perencanaan dan pengelolaan pemukiman yang partisipatoris, terintegrasi dan berkelanjutan di setiap negara</p>	<p>Pengembangan Kota yang Efektif dan Efisien serta berkelanjutan</p>	<p>Jangka Pendek</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) 2. Penyusunan Masterplan perkotaan. 3. Identifikasi ketersediaan lahan untuk proses pembangunan 4. Kajian pembentukan bank tanah pemerintah Kota Serang 5. Koordinasi rencana pengembangan perkotaan dengan daerah lain. 6. Sosialisasi rencana pengembangan kepada masyarakat 7. Pengawasan dan pengendalian pemanfaatan ruang 8. Kajian insentif dan disinsentif pemanfaatan ruang Kota Serang <p>Jangka Menengah</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penyediaan Transportasi publik yang terintegrasi. 2. Penyediaan infrastruktur dan sarana prasarana pendukung yang terintegrasi 3. Penyepakatan rencana pengembangan terutama di perbatasan antar daerah 4. Pembentukan bank tanah Pemerintah Kota Serang <p>Jangka Panjang</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan Kota yang berkelanjutan

3.6 PENENTUAN ISU-ISU STRATEGIS

Dalam penentuan isu strategis ini, DISHUB Kota Serang melihat dari berbagai sisi baik di internal ataupun eksternal dimana isu-isu ini digolongkan berdasarkan kebutuhan organisasi untuk menjadikan DISHUB Kota Serang lebih baik. Sisi eksternal yang perlu dipertimbangkan dalam penentuan isu strategis adalah :

1. Isu Strategis RPJPD 2008-2025, pada isu strategis ke-empat tentang Sarana Prasarana Wilayah, Penataan Ruang, Pengelolaan Sumberdaya Alam Dan Lingkungan Hidup dengan Permasalahan pokok : Pelayanan transportasi yang nyaman, aman, terjangkau dan ramah lingkungan
2. Isu Strategis RPJMD Propinsi Banten, ada pada Isu strategis Kesenjangan wilayah.

Isu strategis merupakan kondisi atau hal yang harus diperhatikan atau dikedepankan dalam perencanaan karena dampaknya yang signifikan bagi Dinas Perhubungan dimasa datang. Identifikasi isu strategis pelayanan Dinas Perhubungan dilakukan dengan menggunakan metode diskusi dan FGD. Adapun daftar isu strategis yang dihasilkan dari diskusi tersebut adalah sebagai berikut :

1. Efektifitas Pembinaan ketertiban dan keselamatan lalu lintas
2. Pengawasan sarana perhubungan darat dan laut yang memenuhi standar keselamatan
3. Peningkatan kualitas angkutan darat dan ASDP yang belum memenuhi standar kenyamanan
4. Optimalisasi layanan perhubungan dengan pengembangan jaringan perhubungan
5. Peningkatan capaian penanganan Titik kemacetan
6. Efektifitas regulasi terhadap penyedia dan pengguna jasa perhubungan
7. Pengelolaan Rambu lalu lintas dan PJU yang memenuhi standar kenyamanan berkendara
8. Peningkatan prasarana umum layanan perhubungan darat dan laut

Penentuan isu strategis merupakan hasil identifikasi masalah yang dihadapi dalam Pembinaan dan Pengembangan Perhubungan. Dengan menganalisa Daftar Permasalahan, Isu Strategis RPJPD 2008-2025 dan Isu Strategis RPJMD Propinsi Banten serta faktor Penghambat dan Pendorong Urusan Perhubungan, maka dapat dirumuskan isu strategis Dinas Perhubungan, Maka dapat dilihat pada tabel berikut ini :

TABEL 3.4

Aspek Isu Strategis

NO	ISU STRATEGIS	ASPEK TERKAIT
1	Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Pembinaan Keselamatan LLAJ
		Pengendalian Kecelakaan LLAJ
		Analisa Dampak Lalu Lintas
		Implementasi rekayasa LLAJ
2	Peningkatan Layanan Perhubungan Laut	Keselamatan pelayaran sesuai standar
		Pengaturan Lalu Lintas dan Kepelabuhanan
		Peningkatan pengelolaan ASDP
3	Pemenuhan Sarana Prasarana Perhubungan	Perencanaan pengembangan angkutan umum
		Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas LLAJ
		Pemeliharaan dan Pemasangan PJU
		Sarana dan prasarana angkutan penyebrangan laut

Isu strategis digolongkan berdasarkan kebutuhan organisasi untuk menjadikan DISHUB Kota Serang lebih baik. Untuk itu diperlukan langkah – langkah sebagai berikut :

- a. Meningkatkan Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat melalui Pembinaan Keselamatan, Pengujian kendaraan bermotor, Manajemen Rekayasa, bimbingan teknis, Analisa dampak lalu lintas dan perencanaan angkutan serta Pengendalian LLAJ di kota serang.
- b. Meningkatkan Layanan Perhubungan Laut melalui Pengawasan dan pemantauan lalu lintas perairan dan kepelabuhanan, Keselamatan pelayaran dan peningkatan pengelolaan ASDP
- c. Meningkatkan Pemenuhan Sarana Prasarana Perhubungan melalui Pemeliharaan dan pemasangan PJU, Fasilitas dan rambu lalu lintas, sarana dan prasarana teknis perhubungan serta pengembangan jaringan perhubungan di kota serang.

BAB IV

TUJUAN DAN SASARAN

4.1 TUJUAN DAN SASARAN PERANGKAT DAERAH

Pernyataan atau arti kata tujuan sesungguhnya merupakan suatu keterangan yang memperjelas ataupun mengarahkan dalam rumusan yang telah ditetapkan pada Visi dan Misi Kepala Daerah yang ditungkan dalam tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan Kota Serang. Isi dari tujuan dan sasaran harus dapat memprediksi atau memperkirakan kondisi atau capaian yang akan datang untuk dicapai. Pernyataan tujuan harus sederhana, spesifik, memiliki sasaran dan mencakup isu-isu utama di dalam tubuh Dinas Perhubungan Kota Serang saat ini.

Sasaran merupakan bagian utama dari tujuan yang lebih spesifik dan terukur. Oleh sebab itu dalam menentukan sasaran seyogyanya harus dapat menerangkan apa yang ada di kata tujuan dan mengoperasionalkannya pada sesuatu yang terukur. Pernyataan sasaran harus sederhana dan mencakup sub issue sehingga setiap aspek utama pada tujuan dapat tercapai.

Merujuk pada kerangka pemahaman Rencana pembangunan jangka panjang Nasional (RPJPN 2005–2025), Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah, RPJPD Provinsi Banten 2005-2025 serta mengakselerasikan dengan Rencana Pembangunan Jangka menengah Nasional (RPJMN 2015-2019) serta mempertimbangkan perkembangan lingkungan strategis, kearifan lokal dan nilai peradaban dalam implementasinya, maka perlu diwujudkan suatu kondisi masyarakat yang dinamis, masyarakat yang maju dan berdaya saing yang dirumuskan kedalam Tujuan dan Sasaran Daerah yang menggambarkan arah pembangunan dan kondisi masa depan.

Untuk mendukung tercapainya Tujuan dan Sasaran Daerah Kota Serang 2019-2023, maka perlu diperhatikan keterkaitannya dengan tujuan dan Sasaran Renstra Dinas Perhubungan. Tujuan dan Sasaran Daerah Kota Serang 2019-2023 yang terkait atau sejalan dan perlu diaktualisasikan oleh Dinas Perhubungan ada pada **misi ke-2** yaitu “Meningkatkan Sarana Prasarana Daerah yang Berwawasan Lingkungan” .

Misi ke-2 ini memiliki penjabaran sebagai berikut :

Tujuan daerah :

Meningkatnya pemenuhan Infrastruktur Wilayah

- CAPAIAN KINERJA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR WILAYAH

Sasaran Daerah :

Meningkatnya kualitas layanan Perhubungan

- PERSENTASE SARANA PRASARANA LAYANAN PERHUBUNGAN KONDISI BAIK

Tujuan Renstra : Meningkatkan kualitas layanan Perhubungan

Indikator Tujuan > **Persentase Sarana Prasarana Layanan Perhubungan Kondisi Baik**

Sasaran Renstra : Meningkatkan keselamatan bagi pengguna layanan perhubungan

Indikator Sasaran :

- ✓ Persentase Penurunan potensi titik kemacetan
- ✓ Tingkat keselamatan perhubungan laut
- ✓ Capaian pemenuhan sarana prasarana perhubungan
- ✓ Tingkat kenyamanan Angkutan Darat

Keterkaitan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.1
Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Pelayanan OPD

TUJUAN DAN SASARAN DAERAH	TUJUAN DAN SASARAN RENSTRA		INDIKATOR	SATUAN	AWAL	TARGET CAPAIAN SETIAP TAHUN						Kondisi Akhir Target Kinerja Tujuan/Sasaran Renstra (2023)			
			(IMPACT)		2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sebelum	setelah			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
Meningkatnya pemenuhan Infrastruktur Wilayah				CAPAIAN KINERJA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR WILAYAH	%	35	45	55	60	65	70	70	70		
	Meningkatnya kualitas layanan Perhubungan				PERSENTASE SARANA PRASARANA LAYANAN PERHUBUNGAN KONDISI BAIK	%	65	72	79	60	65	73	100	100	
		Meningkatnya kualitas layanan Perhubungan				PERSENTASE SARANA PRASARANA LAYANAN PERHUBUNGAN KONDISI BAIK	%	65	72	79	60	65	73	100	100
			Meningkatnya keselamatan bagi pengguna layanan perhubungan				Persentase Penurunan potensi titik kemacetan	%	44.1	44.2	44.3	44.4	44.5	44.6	44.6
					Tingkat keselamatan perhubungan laut	%	65	72	79	86	52	55	100	100	
					Tingkat Keselamatan Jalan	%	0	0	0	0	5	8	8	8	
					Capaian pemenuhan sarana prasarana perhubungan	%	65	72	79	86	50	60	100	100	
				Tingkat kenyamanan Angkutan Darat	%	30	25	27	30	35	40	40	40		

BAB V

STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN

Perencanaan ataupun proses perencanaan yang telah disusun tentunya harus memiliki strategi sebagai aplikasi langsung di lapangan. Strategi ini kemudian diperkuat dengan kebijakan yang diambil oleh organisasi tersebut sebagai langkah penguatan terhadap Visi dan Misi yang telah ditetapkan. Baik penetapan strategi maupun kebijakan yang diambil oleh Dinas Perhubungan Kota Serang akan mempertimbangkan keadaan baik Internal ataupun Eksternal.

Strategi dan arah kebijakan merupakan derivasi dari tujuan dan sasaran dalam RPJMD. Strategi memuat rumusan tindak yang lebih taktis dan pragmatis dalam menerjemahkan sasaran dalam RPJMD. Sementara arah kebijakan memuat panduan tindak yang lebih konkret yang pada akhirnya menjadi dasar penyusunan program dan kegiatan. Arah kebijakan juga merupakan alat ukur spesifik secara kuantitatif dan/ atau kualitatif untuk masukan, proses, keluaran, hasil dan/atau dampak yang menggambarkan tingkat capaian kinerja suatu sasaran, program atau kegiatan.

Permendagri Nomor 86 tahun 2017 menyebutkan bahwa Strategi adalah langkah berisikan program-program sebagai prioritas pembangunan Daerah/Perangkat Daerah untuk mencapai sasaran. Sedangkan Arah Kebijakan adalah rumusan kerangka pikir atau kerangka kerja untuk menyelesaikan permasalahan pembangunan dan mengantisipasi isu strategis Daerah/Perangkat Daerah yang dilaksanakan secara bertahap sebagai penjabaran strategi.

Dengan demikian tujuan dan sasaran daerah harus menunjukkan relevansi dan konsistensi dengan pernyataan visi dan misi RPJMD periode berkenaan, termasuk tujuan, sasaran, strategi, dan arah kebijakan Perangkat Daerah. Jika terdapat pernyataan strategi atau arah kebijakan yang tidak relevan dan tidak konsisten dengan pernyataan lainnya, maka diperlukan perbaikan dalam perumusan strategi dan arah kebijakan tersebut.

Berikut tabel 5.1 yang menunjukkan keterhubungan tujuan, sasaran, strategi dan arah kebijakan :

Tabel 5.1
Strategi dan Arah Kebijakan

Visi	TERWUJUDNYA KOTA PERADABAN YANG BERDAYA DAN BERBUDAYA						
Misi 2	MENINGKATKAN SARANA PRASARANA DAERAH YANG BERWAWASAN LINGKUNGAN						
Tujuan	Sasaran	Strategi	Arah Kebijakan				
			Tahun ke-1	Tahun ke-2	Tahun ke-3	Tahun ke-4	Tahun ke-5
Meningkatnya kenyamanan layanan Perhubungan	Menurunnya tingkat kecelakaan pengguna layanan perhubungan	Peningkatan kualitas infrastruktur daerah dan penataan kota melalui Peningkatan layanan angkutan, pengendalian dan pengamanan lalu lintas perhubungan darat dan laut serta peningkatan sarana prasarana dan SDM Perhubungan untuk menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas darat dan laut serta titik kemacetan lalu lintas darat	Mempersiapkan data dan rencana penurunan kecelakaan pengguna jalan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Menguatkan penurunan kecelakaan pengguna jalan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Mengoptimalkan penurunan kecelakaan pengguna jalan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Pencapaian kinerja penurunan kecelakaan pengguna jalan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Pencapaian kinerja penurunan kecelakaan pengguna jalan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat
			Mempersiapkan data dan rencana penurunan titik kemacetan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Menguatkan proses penurunan titik kemacetan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Mengoptimalkan penurunan titik kemacetan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Pencapaian kinerja penurunan titik kemacetan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat	Pencapaian kinerja penurunan titik kemacetan melalui Pembinaan Lalu lintas Perhubungan Darat

			Mempersiapkan data dan rencana penurunan kecelakaan perhubungan laut melalui Peningkatan Layanan Perhubungan Laut	Menguatkan proses penurunan kecelakaan perhubungan laut melalui Peningkatan Layanan Perhubungan Laut	Mengoptimalkan penurunan kecelakaan perhubungan laut melalui Peningkatan Layanan Perhubungan Laut	Pencapaian kinerja penurunan kecelakaan perhubungan laut melalui Peningkatan Layanan Perhubungan Laut	Pencapaian kinerja penurunan kecelakaan perhubungan laut melalui Peningkatan Layanan Perhubungan Laut
			Mempersiapkan data dan rencana Kebutuhan standar sarana prasarana perhubungan melalui Pemenuhan Sarana Prasarana Perhubungan	Menguatkan Proses Kebutuhan standar sarana prasarana perhubungan melalui Pemenuhan Sarana Prasarana Perhubungan	Mengoptimalkan Kebutuhan standar sarana prasarana perhubungan melalui Pemenuhan Sarana Prasarana Perhubungan	Pencapaian kinerja Kebutuhan standar sarana prasarana perhubungan melalui Pemenuhan Sarana Prasarana Perhubungan	Pencapaian kinerja Kebutuhan standar sarana prasarana perhubungan melalui Pemenuhan Sarana Prasarana Perhubungan

BAB VI

RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN

Setelah tujuan dan arah kebijakan di tetapkan, langkah selanjutya adalah menata program dan kegiatan, yang di artikan sebagai cara untuk mencapai tujuan, dimana melalui hal tersebut bentuk rencana akan lebih terorganisir dan lebih mudah untuk dioperasionalkan demi tercapainya kegiatan pelaksanaan, karena dalam program telah memuat aspek yang harus dijalankan agar tujuan program dapat tercapai.

Program adalah instrumen kebijakan yang berisi satu atau lebih kegiatan dan sub kegiatan yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Serang untuk mencapai sasaran dan tujuan serta memperoleh alokasi anggaran, atau kegiatan masyarakat yang dikoordinasikan melalui regulasi UU No. 25 Tahun 2004 Pasal 1 ayat 16, dan PP No. 8 Tahun 2008 Pasal 1 ayat 13.

Kegiatan adalah bagian dari program yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Serang sebagai bagian dari pencapaian sasaran terukur pada suatu program, terdiri dari sekumpulan tindakan pengerahan sumberdaya (berupa personil), barang modal termasuk peralatan dan teknologi, dana atau kombinasi daripada atau kesemua jenis sumberdaya (permenpan No. PER/09/M.PAN/5/2007 Pasal 1 Ayat (8). Oleh karena itu setiap program dan kegiatan harus terkait dengan suatu sasaran dan kebijakan yang telah ditetapkan. Program dan kegiatan tersebut harus konsisten dengan RPJMD Kota Serang 2019-2023.

Dalam Permendagri nomor 86 tahun 2017 dijelaskan bahwa indikator kinerja program (outcome/hasil) adalah sesuatu yang mencerminkan berfungsinya keluaran kegiatan pada jangka menengah (efek langsung). Pengukuran indikator hasil seringkali rancu dengan indikator keluaran. Indikator hasil lebih utama daripada sekedar keluaran. Walaupun output telah berhasil dicapai dengan baik, belum tentu outcome kegiatan tersebut telah tercapai. Outcome menggambarkan tingkat pencapaian atas hasil lebih tinggi yang mungkin mencakup kepentingan banyak pihak. Dengan indikator outcome, organisasi akan mengetahui apakah hasil yang telah diperoleh dalam bentuk output memang dapat dipergunakan sebagaimana mestinya dan memberikan kegunaan yang besar bagi masyarakat banyak.

Sedangkan indikator kinerja kegiatan (output/keluaran) adalah sesuatu yang diharapkan langsung dapat dicapai, suatu kegiatan yang dapat berupa fisik atau non fisik. Indikator atau tolok ukur keluaran digunakan untuk mengukur keluaran yang dihasilkan dari suatu

kegiatan. Dengan membandingkan keluaran, instansi dapat menganalisis apakah kegiatan yang telah dilaksanakan sesuai dengan rencana. Indikator keluaran dijadikan landasan untuk menilai kemajuan suatu kegiatan apabila tolok ukur dikaitkan dengan sasaran yang terdefinisi dengan baik dan terukur.

Berikut ini penjelasan rencana program dan kegiatan Dinas Perhubungan sebagai berikut:

1. Program Pengendalian dan pengamanan lalu lintas

Indikator Program (1) tersebut ;

⇒ **Capaian Ruas Jalan Yang Memenuhi Standar Keselamatan**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Pengujian kendaraan bermotor
2. Marka Jalan

Indikator Program (2) tersebut ;

⇒ **Cakupan kelaikan pengoperasian kendaraan bermotor**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Pengujian kendaraan bermotor

Indikator Program (3) tersebut ;

⇒ **Capaian pengendalian Potensi Titik kemacetan**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa lalu lintas dan angkutan

Indikator Program (4) tersebut ;

⇒ **Capaian kapasitas SDM Perhubungan**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Bimbingan Teknis Orientasi LLAJ

2. Program Peningkatan pelayanan angkutan

Indikator Program (1) tersebut ;

⇒ **Capaian Angkutan penumpang kondisi baik**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Kelancaran, ketertiban, keamanan dan keselamatan angkutan di Kota Serang
2. Pelayanan pengguna jasa parkir dengan baik dan meningkatkannya PAD Kota Serang
3. Pemilihan awak kendaraan angkutan umum teladan tingkat kota serang
4. Kebersihan di lingkungan terminal pakupatan

Indikator Program (2) tersebut ;

⇒ **Capaian Implementasi Andalalin**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Sosialisai tentang ketertiban berlalu lintas
2. Kelancaran dan ketertiban lalu lintas
3. Sosialisasi, penyuluhan ketertiban lalu lintas dan angkutan kepada pengguna jasa transportasi

Indikator Program (3) tersebut ;

⇒ **Capaian Perencanaan Pengembangan Angkutan Umum**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Kesamaan persepsi pemangku kepentingan di bidang lalulintas dan angkutan jalan

3. Program Perhubungan Laut

Indikator Program (1) tersebut;

⇒ **Capaian Pembangunan Kepelabuhanan pengumpan lokal**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Pengawasan dan pemantauan Kunjungan Kapal serta Patroli Kawasan Perairan
2. Pembangunan Fisik Kepelabuhanan pengumpan lokal
3. Terpenuhinya pemahaman pada masyarakat khususnya untuk nelayan dan pemilik kapal

Indikator Program (2) tersebut;

⇒ **Capaian Keselamatan armada Pelayaran Laut**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Pelayanan pembuatan pas kapal di bawah 7 GT di pelabuhan Karangantu

Indikator Program (3) tersebut;

⇒ **Capaian penyelenggaraan ASDP**

dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Peningkatan pengelolaan ASDP
2. Sarana dan prasarana jasa angkutan penyebrangan

4. Program Pembangunan Prasarana dan Fasilitas Perhubungan

Indikator Program (1) tersebut;

⇒ **Realisasi study norma kebijakan, standar dan prosedur bidang perhubungan** dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Kajian norma kebijakan standar dan prosedur bidang perhubungan

Indikator Program (2) tersebut;

⇒ **Capaian pengelolaan Terminal type C dalam kondisi Baik** dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Pembangunan Gedung Terminal

Indikator Program (3) tersebut;

⇒ **Cakupan layanan Perparkiran** dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Pelayanan pengguna jasa parkir dengan baik dan meningkatkannya PAD Kota Serang

Indikator Program (4) tersebut;

⇒ **Capaian penyelenggaraan penerangan jalan umum** dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Pemeliharaan dan Pemasangan PJU di Kota Serang

Indikator Program (5) tersebut;

⇒ **Capaian Sarana Prasarana tehnik perhubungan** dengan indikasi kegiatan sebagai berikut :

1. Sarana dan prasarana Lintasan Kereta Api
2. Prasarana perhubungan dapat berfungsi dengan baik
3. Fasilitas LLAJ dapat berfungsi dengan kinerja yang diharapkan
4. Fasilitas alat pengujian kendaraan bermotor
5. Rambu-rambu lalu lintas
6. Prasarana layanan pengujian kendaraan bermotor

5. Program Tata Kelola Pemerintahan

Indikator Program pada bidang ; **Kesekretariatan**

1. Indeks Kepuasan Pelayanan Kesekretariatan
2. Persentase Sarana Dan Prasarana Kantor Dalam Kondisi Baik
3. Tingkat ketersediaan Dokumen Pengelolaan Barang Milik Daerah

4. Tingkat Ketersediaan Dokumen Pengelolaan dan Pelaporan Keuangan
 5. Tingkat Ketepatan Waktu Penyampaian Dokumen Pengelolaan Dan Pelaporan Keuangan
 6. Tingkat Ketersediaan Dokumen Perencanaan, Pengendalian dan Pelaporan Capaian Kinerja
- Kegiatan pada Kepala seksi : **Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Program**
 - a. Penyusunan Dokumen Perencanaan Perangkat Daerah
 - b. Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Perangkat Daerah
 - c. Pengendalian dan Evaluasi Kinerja
 - d. Penyusunan Pelaporan Capaian Kinerja Tahunan Perangkat Daerah
 - e. Penyusunan Data dan Profil Perangkat Daerah
 - Kegiatan pada Kepala seksi : **Penatausahaan Umum dan Kepegawaian**
 - a. Pelayanan Administrasi Perkantoran
 - b. Pengadaan Sarana dan Prasarana Kantor
 - c. Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Kantor
 - d. Peningkatan Kapasitas Aparatur
 - e. Penyediaan dokumentasi, informasi dan komunikasi OPD
 - f. Pengelolaan Barang Milik Daerah
 - g. Penyediaan makanan dan minuman
 - h. Rapat-rapat koordinasi dan konsultasi dalam dan luar daerah
 - Kegiatan pada Kepala seksi : **Penatausahaan Keuangan**
 - a. Penyusunan Pelaporan Keuangan Akhir Tahun

Selanjutnya terlampir Matrik yang berisikan Tujuan, Sasaran, Indikator, Program, Kegiatan dan indikatif anggaran, pada Tabel 6.1

Tabel 6.1
Rencana Program, Kegiatan dan Pendanaan Perangkat Daerah

URUSAN	TUJUAN	SASARAN	KODE REK	PROGRAM	INDIKATOR TUJUAN/ SASARAN/ PROGRAM/ KEGIATAN	SATUAN KINERJA	KINERJATAH UNDA SAR	CAPAIAN KINERJA DAN PENDANAAN				TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN						KONDISI AKHIR RENSTRA		UNIT KERJA APD PENANGGUNG JAWAB
					2019			2020		2021		2022		2023						
				2018			Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp		
					1		2	3	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Meningkatnya Pemenuhan Infrastruktur Wilayah					Capaian Kinerja Pembangunan Infrastruktur Wilayah	%	35	45	18,349,745,081	55	13,849,209,844							55		

	Menin gkatny a kualita s layana n Perhub ungan				PERSE NTASE SARAN A PRASA RANA LAYAN AN PERHU BUNGA N KONDI SI BAIK	%	65	72		79							79		
		Menin gkatny a kesela matan bagi pengg una layana n perhub ungan			Persen tase Penuru nan potens i titik kemac etan	%	44,1	44,2		44, 3							44,3	32,198, 954,925	
					Tingka t kesela matan perhub ungan laut	%	65	72		79							79		
					Capaia n pemen uhan	%	65	72		79							79		

					sarana prasarana perhubungan													
					Tingkat kenyamanan Angkutan Darat	%	30	25		27							27	
	MENINGKATKAN KUALITAS SEKRETARIATAN DENGAN MENGAHKAN APARATUR PADA PENCAPAIAN KINERJA PENYELenggaraan				NILAI CAPAIAN KINERJA PENYELenggaraan PEMERINTAH	%	100	100		100							100	-

	PEMERINTAH AN																	
		MENINGKATKAN AKUNTABILITAS KINERJA PENYELENGGARAAN PEMERINTAH AN PADA LINGKUP PERANGKAT DAERAH			CAPAIAN HASIL EVALUASI LKJIP PERANGKAT DAERAH	%	100	100		100							100	-
			1209.120901.01	Program Pelayanan dan Peningkatan Kapasitas Aparatur	1. Indeks Kepuasan Pelayanan Kantor	%	70.00	77	2,853,850,437	85	1,954,576,682						85	4,808,427,119

					2. Persentase Sarana dan Prasarana Kantor dalam Kondisi Baik	%	80.00	100		100							100	
					3. Tingkat Disiplin Aparatur	%	85.00	100		100							100	
					4. Tingkat Ketersediaan Dokumen Pengelolaan Barang Milik Daerah	%	90.00	100		100							100	
			1209.1 20901. 01.001	Pelayanan Administrasi Perkantoran	Belanja Materai @3000 dan Materai @6000	bulan	12	12	645,59 9,408	12	543,487, 867						12	1,189,0 87,275

					bangun an kantor													
					Jumlah bahan bacaan perundang-undangan	bul an	12	12		12							12	
					Jumlah bulan bayar jasa pengamanan lingkungan kantor	Bul an	12	12		12							12	
					Pembayaran jasa kebersihan Kantor, dan Tersedia nya Pembayaran jasa kebersihan Kantor	Bul an	12	12		12							12	
					Jumlah unit peralata	Bul an	12	12		12							12	

					n rumah tangga														
			1209.1 20901. 01.002	Pengadaan Sarana dan Prasarana Kantor	Jumlah unit peralatan dan perlengkapan kantor	unit	6 unit Ac,6 unit Laptop, 5 unit PC komputer, 6 unit printer, 5 unit printer multifungsi, CCTV	6 unit Ac,6 unit Laptop, 5 unit PC komputer, 6 unit printer, 5 unit printer multifungsi	831,818,200	0	344,500,000						6 unit Ac,6 unit Laptop, 5 unit PC komputer, 6 unit printer, 5 unit printer multifungsi	831,818,200	
					Jumlah unit Mebeuler	unit	lemari kaca, meja dan kursi kerja eselon IV, eselon III dan eselon II	lemari kaca, meja dan kursi kerja eselon IV, eselon III dan eselon II		0							lemari kaca, meja dan kursi kerja eselon IV, eselon III dan eselon II		
					Jumlah unit	unit	1 gedu	1 gedu		2							1 gedu		

					sewa gedung		ng pkb	ng pkb								ng pkb		
					Jumlah unit pemban gunan gedung PKB	unit	0	0		0						0		
					Jumlah unit kendara an dinas/o perasio nal	unit	0	1 unit kenda raan Mobil patwa l		0						1 unit kenda raan Mobil patwa l		
			1209.1 20901. 01.003	Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Kantor	Jumlah bulan pemelih araan kendara an Operasi onal	bul an	12	12		12						12		
					Jumlah unit pemelih araan peralata n gedung kantor	unit	12	12	526,72 7,000	12	562,064, 650					12	1,088,7 91,650	
					Jumlah unit bayar STNK kendara an	bul an	12	12		0						12		

					Jumlah Bulan Koordinasi dan Konsultasi Luar Daerah	bulan	12	12		12						12	-	
			1209.120901.02	Program Pengelolaan dan Pelaporan Keuangan	1. Tingkat Ketersediaan Dokumen Pengelolaan dan Pelaporan Keuangan	%	100	100		100						100		
					2. Tingkat Ketepatan Waktu Penyampaian Dokumen Pengelolaan dan Pelaporan	%	100	100	34,290,000		27,576,000					100	61,866,000	

					Keuan gan														
			1209.1 20901. 02.001	Penyusunan Pelaporan Keuangan Triwulanan dan Semesteran	Jumlah Dokume n Triwula n	Do k	6	6	23,380, 000	6	16,666,0 00						12	40,046, 000	
			1209.1 20901. 02.002	Penyusunan Pelaporan Keuangan Akhir Tahun	Jumlah Dokume n	Do k	1	1	10,910, 000	1	10,910,0 00						2	21,820, 000	
			1209. 12090 1.03	Program Peningkatan Perencanaan, Pengendalian dan Pelaporan Capaian Kinerja	1. Tingka t Keters ediaan Dokum en Perenc anaan, Penge ndalia n dan Pelapo ran Capaia n Kinerja	%	100	100	136,8 30,00 0	100	83,648, 000						200	220,478 ,000	

					2. Tingkat Ketepatan Waktu Penyampaian Dokumen Perencanaan, Pengendalian dan Pelaporan Capaian Kinerja	%	100	100		100							200	-
			1209.1 20901. 03.001	Penyusunan Dokumen Perencanaan Perangkat Daerah	Jumlah dokumen Renja dan Renstra	Dok	2	2	47,425,000	6	13,600,000						8	61,025,000
			1209.1 20901. 03.002	Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Perangkat Daerah	Jumlah dokumen RKA dan DPA	Dok	4	4	26,730,000	1	17,568,000						5	44,298,000
			1209.1 20901. 03.004	Penyusunan Pelaporan Capaian Kinerja Tahunan Perangkat Daerah	Jumlah dokumen	Dok	2	2	62,675,000	1	52,480,000						3	115,155,000

			1209.12090.1.11	Program Pengendalian Operasional dan Rekayasa Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ)	1. Capaian Ruas Jalan Yang Memenuhi Standar Keselamatan	%	60	60		65							65	
					2. Capaian Pengendalian Potensi Titik Kemacetan	%	60	60	5,285,915,200	65	4,726,671,000						65	10,012,586,200
					3. Capaian Kapasitas SDM Perhubungan	%	62	62		62							62	
			1209.120901.11.001	Peningkatan disiplin masyarakat pengguna angkutan	Jumlah peserta	Org	-	-	-	-							0	-
			1209.120901.11.002	Pembinaan Keselamatan perlintasan	Jumlah petugas perlinta	penjaga	68	72	887,510,000	72	858,000,000						144	1,745,510,000

				kereta Api	san kereta api	Pen jag a Pal ang Pint u Perl inta san KA	17	18		18							36	-	
			1209.1 20901. 11.003	Pengadaan Marka Jalan (MANREK)	Jumlah marka jalan	Uni t	0	2 titik mark a jalan zos, mark a jalan kota (5600 M1)	508,49 2,700	1 Titik Zos, dan 5,6 10 M1. 1 Dok	312,472, 000						3 Titik Zos, dan 11.21 0 M1. 1 Dok	820,964 ,700	
			1209.1 20901. 11.xxx	Pengadaan Marka Jalan (MANREK)banpr ov	Jumlah marka jalan	Uni t	0	0	-	0	-						0	-	
			1209.1 20901. 11.011	pengadaan rambu-rambu lalu lintas (MANREK)	Jumlah unit rambu	unit	115 unit ramb u- ramb u lalu lintas	125 unit ramb u- ramb u lalu lintas	304,12 6,200	40 unit ram bu- ram bu lalu linta s	158,798, 000						165 unit ramb u- ramb u lalu lintas	462,924 ,200	

			1209.1 20901. 11.xxx	pengadaan rambu-rambu lalu lintas (MANREK)Banpr op	Jumlah unit rambu	unit	115 unit rambu- rambu lalu lintas	0	-	0	-						0	-
			1209.1 20901. 11.004	Penyusunan kebijakan norma standar dan prosedur bidang	Jumlah dok kajian	Dok	2 dok(I nvent arisas i perle ngka pan jalan, inven tarisa si titik PJU)	1 dok(I nvent arisas i perle ngka pan jalan, inven tarisa si titik PJU)	98,627, 300	0	-						1 dok(I nvent arisas i perle ngka pan jalan, inven tarisa si titik PJU)	98,627, 300
			1209.1 20901. 11.012	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	Jumlah Perleng kapan Jalan	Uni t	0	0	-	0	-						0	-
			1209.1 20901. 11.005	Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan	Dokume n Perenca naan Manaje men dan Rekayas a Lalu Lintas dan Angkuta n	Dok	4 doku men	3	228,01 0,000	1	90,200,0 00						4	318,210 ,000

			1209.1 20901. 11.013	Pengembangan Data Base Fasilitas LLAJ	Jumlah Dokume n kebutuh an Perleng kapan Jalan dan existing ,dokum en survey rawan kecelak aan	Do k	0	0	-	1	70,350,0 00							1	70,350, 000		
					Jumlah Aplikasi	apli kasi	0	0		0									0	-	
			1209.1 20901. 11.014	Pengadaan dan Pemasangan Warning Light (APPLL)	Jumlah Warnin g Light	Titi k	0	0	-	0	-								0	-	

			1209.1 20901. 11.006	Kegiatan Pengendalian disiplin pengoperasian angkutan umum di jalan raya	Jumlah Anggota Thl dan Pengawasan pengendalian			10 hari operasi pene- gakan huku- m di jalan raya dan 24 hari pelak- sanaa- n peng- atura- n lalu- lintas, 100 Oran- g Petug- as Dalop- s, dan Wasd- al 3 Hari dalam 1 Bulan	10 hari opera- si pene- gakan huku- m di jalan raya dan 24 hari pelak- sanaa- n peng- atura- n lalu- lintas, 120 Oran- g Petug- as Dalop- s, dan Wasd- al 3 Hari dalam 1 Bulan	2,233,2 00,000	10 hari ope- rasi pene- gakan huku- m di jala- n raya dan 24 hari pela- ksaa- n pen- gat- ura- n lalu- linta- s, 120 Ora- ng Petu- ga- s Dal- ops, dan Was	2,678,22 0,000						10 hari opera- si pene- gakan huku- m di jalan raya dan 24 hari pelak- sanaa- n peng- atura- n lalu- lintas, 120 Oran- g Petug- as Dalop- s, dan Wasd- al 3 Hari dalam 1 Bulan	4,911,4 20,000	
--	--	--	----------------------------	---	---	--	--	--	---	-------------------	---	-------------------	--	--	--	--	--	---	-------------------	--

										dal 3 Hari dala m 1 Bula n								
			1209.1 20901. 11..00 7	Bimbingan Teknis Bintek Orientasi LLAJ	Pemberi an Pelatiha n kepada petugas pengatu r lalu lintas	Org	0	0	-	0							0	-

			1209.1 20901. 11.010	Koordinasi dalam peningkatan pelayanan angkutan	Jumlah forum dalam peningkatan pelayanan angkutan	Keg	2 kegiatan forum lalu lintas	3 kegiatan forum lalu lintas	129,200,000	0	-					3 kegiatan forum lalu lintas	129,200,000	
			1209.120901.12	Program Peningkatan Angkutan Darat	1. Capaian Angkutan Penumpang Kondisi Baik	%	75	60	187,812,000	62	13,200,000					62	201,012,000	
					2. Capaian Implementasi Andalin	%	67	60		63						63		
					3. Capaian Perencanaan Pengembangan Angkutan Umum	%	70	70		72						72		

			1209.1 20901. 12.001	Kegiatan pemilihan dan pemberian penghargaan sopir/juru mudik/awak kendaraan angkutan umum teladan	Jumlah peserta sopir terbaik	org	15 orang pengemudi angkutan umum	50 orang pengemudi angkutan umum	39,700,000	0	-						50 orang pengemudi angkutan umum	39,700,000	
			1209.1 20901. 12.002	Sosialisasi/Penyuluhan ketertiban lalu lintas dan angkutan	Jumlah kegiatan ketertiban lalu lintas dan angkutan	keg	1 kegiatan sosialisasi	0	-	0	-						0	-	
			1209.1 20901. 12.003	Pelaksana Analisis dampak lalu lintas	Monitoring Analisis dampak lalu lintas	keg	6 kec Kota Serang, Tim penilai monitoring Andalalin	6 kec Kota Serang, Tim penilai monitoring Andalalin	117,037,000	6 kec Kota Serang, Tim penilai monitoring Andalalin	13,200,000						12 kec Kota Serang, Tim penilai monitoring Andalalin	130,237,000	

			1209.1 20901. 12.004	Temu wicara pengelola angkutan umum guna meningkatkan keselamatan penumpang	Jumlah orang pengelo la angkuta n	keg	0	2	31,075, 000	0	0						2	31,075, 000			
			1209. 12090 1.13	Program Perhubungan Laut	1. Capaian Pembangunan Kepelabuhanan Penumpang Lokal	%	60	60			61							61			
					2. Capaian Keselamatan Pelayaran Laut	%	70	70	605,1 33,375			71	41,906, 500						71	647,039, 875	
					3. Capaian Penyelenggaraan ASDP	%	60	60				61							61		
			1209.1 20901. 13.003	pengumpulan dan analisis data base pelayanan	sosialisasi pengumpulan	org	100	150	37,830, 000	0	0						150	37,830, 000			

				Angkutan	dan analisis data base pelayanan angkutan													
			1209.1 20901. 13.001	Pengawasan dan pemantauan Kunjungan Kapal serta Patroli Kawasan Perairan	Jumlah kegiatan Pengawasan dan pemantauan Kunjungan Kapal serta Patroli Kawasan Perairan	org	15	15	533,157,375	12	41,906,500						15	575,063,875
			1209.1 20901. 13.002	Sosialisasi kebijakan perhubungan	Sosialisasi kebijakan perhubungan	org	100	100	34,146,000	0	0						100	34,146,000
			1209.120901.14	Program Teknis Sarana dan Prasarana	1. Capaian study norma kebijakan, standar	%	70	70	9,245,914,069	74	7,001,631,662						74	16,247,545,731

					r dan prosedur bidang perhub ungan														
					2. Capaian Pengelolaan Terminal Type C dalam Kondisi Baik	%	60	60		63								63	
					3. Cakupan Kelaikan Pengerasian Kendaraan Bermotor	%	65	60		65								65	
					4. Cakupan Layanan Parkir	%	65	68		70								70	

					5. Capaian Penyelenggaraan Penerangan Jalan Umum	%	63	66		68							68	
					6. Capaian Sarana dan Prasarana Teknik Perhubungan	%	60	60		65							65	
			1209.1 20901. 14.001	Kegiatan penciptaan disiplin dan pemeliharaan kebersihan di lingkungan terminal	Jumlah org petugas kebersihan di terminal	org	6	6	118,800,000	0	0						6	118,800,000
			1209.1 20901. 14.002	Pembinaan dan Penertiban Pengguna Parkir	Jumlah peserta pembinaan para juru parkir	Keg	2	2	218,300,000	2	454,200,000						4	672,500,000

			1209.1 20901. 14.003	Penyediaan bahan/Material penunjang PKB	Jumlah unit bahan/ material penunja ng PKB	Unit	1000 0 buku uji, 1200 0 plat uji,12 000 stiker target 840	1000 0 buku uji, 1200 0 plat uji,12 000 stiker target 840	145,04 0,000	0	0						1000 0 buku uji, 1200 0 plat uji,12 000 stiker target 840	145,040 ,000	
			1209.1 20901. 14.004	Pemeliharaan Alat-alat Bengkel	Jumlah alat bengkel	Unit	3960 liter solar, 1 galon minya k pelu mas, 1 paket spare parts, 1 perio de kalibr asi dan 2 tenag a ahli PKB	3960 liter solar, 1 galon minya k pelu mas, 1 paket spare parts, 1 perio de kalibr asi dan 2 tenag a ahli PKB	72,000, 000	322 liter sola r, min yak pelu mas 12 liter , Ten aga ahli PKB 6	77,000,0 00						4282 liter solar, 1 galon minya k pelu mas 12 , 1 paket spare parts, 1 perio de kalibr asi dan 6 tenag a ahli PKB	149,000 ,000	

			1209.1 20901. 14.006	Pembangunan Gedung Teminal	Jumlah unit gedung	Unit	2 unit(1 unit pemb angu nan pos dishu b dan 1 pemb angu nan lahan parkir wisata a)	2 unit(1 unit pemb angu nan pos dishu b dan 1 pemb angu nan lahan parkir wisata a)	406,03 0,000	0	0						2 unit(1 unit pemb angu nan pos dishu b dan 1 pemb angu nan lahan parkir wisata a)	406,030 ,000	
			1209.1 20901. 14.012	Pengadaan Fasilitas Sarana dan Prasarana Terminal	Jumlah Marka	Met er	0	0		0								0	-
					Jumlah Rambu- rambu	Unit	0	0	-	0								0	-
			1209.1 20901. 14.013	Pemeliharaan fasilitas Sarana dan Prasarana Terminal	Jumlah Unit	Ter min al	0	0	-	1	142,200, 000							0	142,200 ,000
			1209.1 20901. 14.xxx	Rehabilitasi/pe meliharaan/Ter minal/Pelabuha n	Jumlah unit gedung	Ter min al	0	0	-	0	-							0	-
			1209.1 20901. 14.xxx	Pelaksanaan Uji Petik Kendaraan Bermotor	Jumlah Stiker	Bua h	0	0	-	0	-							1	-

			1209.1 20901. 14.xxx	Pengadaan Alat Pengujian Bermotor	Jumlah Alat Penguji an	Uni t/P ake t	0	0	-	0	-						0	-	
			1209.1 20901. 14.014	Penyusunan kebijakan norma standar dan Prosedur bidang	Jumlah Dokume n	Do ku me n	-	-	-	0	-						0	-	
			1209.1 20901. 14.005	Pemeliharaan PJU	Jumlah Unit Panel	Uni t	6 panel dan 1 keg sosiali sasi PJU	18 Panel , 540 Titik Lamp u	7,314,5 29,069	10 Pan el, 200 Titik Lamp pu, 1 cran e	6,328,23 1,662						16 panel , 200 titik lamp u, 1 crane	13,642, 760,731	
			1209.1 20901. 14.xxx	Pemeliharaan PJU (Banprov)	Jumlah Titik Pju	Titi k	6 panel dan 1 keg sosiali sasi PJU	70 Titik	971,21 5,000	0	0						6 panel dan 1 keg sosiali sasi PJU	971,215 ,000	

Tabel 6.2

Rencana Program, Kegiatan dan Pendanaan Perangkat Daerah (sesuai Kepmendagri Nomor 050-3708)

URUSAN	TUJUAN	SASARAN	KODE REK				PROGRAM	INDIKATOR TUJUAN/ SASARAN / PROGRAM/ KEGIATAN / SUB KEGIATAN	SATUAN KINERJA	KINERJA TAHUN DASAR	CAPAIAN KINERJA DAN PENDANAAN				TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN					KONDISI AKHIR RENSTRA				UNIT KERJA PD PENANGGUNG JAWAB	
											2019		2020		2021		2022		2023		SEBELUM		SETELAH		
							Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp	Target	Rp			
							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		18
1	2	3	4				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	19	20	23
Meningkatnya Pemenuhan Instruktur Wilayah							Capaian Kinerja Pembangunan Infrastruktur Wilayah	%	35	45	23,151,930,191	55	18,277,201,282	60	20,960,531,080	65	25,963,367,000	70	27,823,535,350	45	110,002,317,800	70	116,176,564,903	DINAS PERHUBUNGAN	

								SKPD dan Laporan Koordinasi Penyusunan Laporan Keuangan Bulanan/ Triwulanan/ Semesteran SKPD																			
			2	1	0	2		Administrasi Barang Milik Daerah pada Perangkat Daerah	Jumlah Dokumen BMD pada Perangkat daerah	%	%	100	18,000,000	100	15,000,000	100	18,001,000	100	18,000,000	100	20,000,000	100	173,500,000	100	89,001,000		KASUBAG UMUM DAN PEKAWAIAN
			2	1	0	2	0	Penatausahaan Barang Milik Daerah pada SKPD	Jumlah Dokumen Pelaporan Barang Milik Daerah yang disusun	Bulan	1	12	18,000,000	12	15,000,000	12	18,001,000	12	18,000,000	12	20,000,000	1	173,500,000	1	89,001,000		
								Jumlah Laporan Penatausahaan Barang Milik Daerah pada SKPD	Laporan																		

				2	1	0	2	Administrasi Kepegawaian Perangkat Daerah	Persentase peningkatan disiplin pegawai	%	%	NA	-	NA	-	NA	-	100	-	100	-	-	375,000,000	100	-
				2	1	0	2	Pengadaan Pakaian Dinas Beserta Atribut Kelengkapan	Jumlah pakaian dinas	Stell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	375,000,000	-	-
								Jumlah Paket Pakaian Dinas beserta Atribut Kelengkapan	Paket																
				2	1	0	2	Administrasi Umum Perangkat Daerah	Persentase Tingkat Ketersediaan Pelayanan Administrasi Umum Perangkat Daerah	%	%	100	832,042,059	100	629,703,761	100	642,822,208	100	596,441,000	100	654,026,350	100	5,018,337,200	100	3,355,035,378

			2	1	0	2	0	1	Penyediaan Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan Kantor	Jumlah bulan penyediaan komponen instalasi listrik/penerangan bangunan kantor	Bulan	12	12	10,00 0,000	12	6,345 ,551	12	8,737 ,598	12	8,394 ,885	12	10,00 0,000	12	30,00 0,000	12	43,47 8,034
										Jumlah Paket Komponen Instalasi Listrik /Penerangan bangunan Kantor yang disediakan	Paket															
			2	1	0	2	0	2	Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor	Jumlah bulan penyediaan alat tulis kantor	Bulan	12	12	43,29 7,436	12	43,29 7,436	12	43,29 7,436	12	50,28 0,115	12	50,20 6,350	12	1,652, 710,0 00	12	230,3 78,77 3
										Jumlah Paket Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang disediakan	Paket															
			2	1	0	2	0	3	Penyediaan Peralatan Rumah Tangga	Jumlah Bulan Penyediaan Alat-alat Rumah Tangga	Bulan	12	12	8,784 ,364	12	8,784 ,364	12	42,68 5,101	12	10,00 0,000	12	10,00 0,000	12	30,00 0,000	12	80,25 3,829

							Jumlah Paket Peralatan Rumah Tangga yang disediakan	Paket															
			2	1	0	2	Penyediaan Bahan Logistik Kantor	Bulan	12	12	50,00	12	54,00	12	69,04	12	65,84	12	65,84	12	274,00	12	304,70
							Jumlah paket Bahan Logistik Kantor yang disediakan	Paket															
			2	1	0	2	Penyediaan Barang Cetakan dan Penggandaan	Bulan	12	12	112,5	12	100,00	12	172,2	12	102,00	12	102,00	12	600,00	12	588,76
							Jumlah Paket barang Cetakan dan Penggandaan yang disediakan	Paket															

			2	1	0	2	0	0	6	Penyediaan Bahan Bacaan dan Peraturan Perundang-undangan	Jumlah bulan penyediaan Bahan bacaan dan buku perundang-undangan	Bulan	12	12	41,653,759	12	41,653,759	12	56,965,023	12	55,920,000	12	65,920,000	12	135,000,000	12	262,112,541		
											Jumlah Dokumen Bahan Bacaan dan Peraturan Perundang-undangan yang disediakan	Dokumen																	
			2	1	0	2	0	0	9	Penyelenggaraan Rapat Koordinasi dan Konsultasi SKPD	Jumlah bulan perjalanan dinas luar dan dalam daerah	Bulan	12	12	565,790,000	12	375,622,651	12	249,850,000	12	304,006,000	12	350,060,000	12	2,296,627,200	12	1,845,328,651		
											Jumlah Laporan Penyelenggaraan Rapat Koordinasi dan Konsultasi SKPD	Laporan																	

			2	1	0	2	0																					
			6	1	1	0	7		Pengadaan Mabel	Jumlah Unit Mabeleur	Unit	le ma ri kaca, meja dan kursi ker ja ese lon IV, ese lon III da n ese lon II	36	249,770,437	-	-	0	-	-	-	-	150,000,000	35	300,000,000	35	399,770,437		
									Pengadaan Mabel	Jumlah Paket mebel yang disediakan	Unit																	

			2	1	0	2	0	Pengadaan Peralatan dan mesin lainnya	Jumlah pengadaan peralatan gedung kantor	Unit	-	-	-		0	14,282,000	-	-	-	-	-	-	-	14,282,000			
								Pengadaan Peralatan dan mesin lainnya	Jumlah Unit Peralatan dan Mesin lainnya yang disediakan	Unit																	
			2	1	0	2	0	Pengadaan Gedung Kantor atau Bangunan lainnya	Jumlah Unit sewa Gedung Kantor	Unit	1	1	80,000,000	1	15,200,000	1	80,000,000	1	80,000,000	1	85,000,000	5	600,000,000	5	340,200,000		
								Pengadaan Gedung Kantor atau Bangunan lainnya	Jumlah Unit Gedung Kantor atau Bangunan lainnya yang disediakan	Unit																	
			2	1	0	2	0	Penyediaan Jasa Penunjang Pemerintahan Daerah	Persentase Cakupan Ketersediaan Jasa Penunjang Pemerintahan Daerah	%	%	100	774,471,521	100	774,471,521	100	804,458,417	100	824,020,000	100	867,600,000	100	3,500,830,000	100	4,045,021,459		

			2	1	0	2	0	1	Penyediaa n Jasa Surat Menyurat	Jumlah bulan penyediaa n jasa surat menyurat	Bula n	12	12	3,150 ,000	12	3,150 ,000	12	3,150 ,000	12	3,000 ,000	12	4,000 ,000	12	1,247, 910,0 00	12	16,45 0,000
									Penyediaa n Jasa Surat Menyurat	Jumlah Laporan Penyediaa n Jasa Surat Menyurat	Lap oran															
			2	1	0	2	0	2	Penyediaa n Jasa Komunikas i, Sumber Daya Air dan Listrik	Jumlah bulan penyediaa n jasa komunikasi , sumber daya air dan listrik	Bula n	12	12	120,0 00,00 0	12	120,0 00,00 0	12	120,0 00,00 0	12	162,4 60,00 0	12	205,1 00,00 0	12	741,0 00,00 0	12	727,5 60,00 0
									Penyediaa n Jasa Komunikas i, Sumber Daya Air dan Listrik	Jumlah Laporan Penyediaa n Jasa Komunikas i Sumber Daya Air dan Listrik yang disediakan	Lap oran															
			2	1	0	2	0	4	Penyediaa n Jasa Pelayanan Umum Kantor	Jumlah bulan penyediaa n jasa kebersihan kantor	Bula n	12	12	651,3 21,52 1	12	651,3 21,52 1	12	681,3 08,41 7	12	658,5 60,00 0	12	658,5 00,00 0	12	1,511, 920,0 00	12	3,301, 011,4 59

							Jumlah bulan Penyediaan kebersihan lingkungan kantor	Bulan	12	12		12	12	12	12	12	12				
							Jumlah Bulan Penyediaan Jasa Pengamanan Lingkungan Kantor	Bulan	12	12		12	12	12	12	12	12				
							Jumlah Event yang diikuti (Hut Kota Serang, MTQ & Maulid)	Event	2	2		2	2	2	2	2	12				
							Jumlah bulan penyediaan jasa sopir Eselon II	Bulan	12	12		12	12	12	12	12	12				
							Jumlah bulan penyediaan jasa pesuruh Kantor	Bulan	12	12		12	12	12	12	12	12				
							Penjaga Stand Pameran	Orang	NA	NA		NA	NA	6	6						

			2	1	0	2	0	1	Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan dan Pajak Kendaraan Perorangan Dinas atau Kendaraan Dinas Jabatan	Jumlah bulan penyediaan Pemeliharaan rutin/berkala kendaraan dinas /jabatan roda empat dan roda dua	Bulan	12	12	530,000,00	12	515,194,400	12	820,667,600	12	883,302,000	12	885,302,000	12	1,299,764,400	12	3,634,466,000
									Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan dan Pajak Kendaraan Perorangan Dinas atau Kendaraan Dinas Jabatan yang dipelihara dan dibayarkan pajaknya	Jumlah Kendaraan Perorangan Dinas atau Kendaraan Dinas Jabatan yang dipelihara dan dibayarkan pajaknya	unit															
			2	1	0	2	0	9	Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jumlah bulan penyediaan Pemeliharaan rutin/berkala	Bulan	12	-	-	-	-	12	49,810,000	12	33,120,000	12	33,120,000	12	49,810,000	12	116,050,000

								peralatan gedung kantor																		
								Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jumlah Peralatan dan Mesin Lainnya yang dipelihara	unit																
			2	1	0	2	0	Pemeliharaan / rehabilitas gedung kantor dan lainnya	Jumlah Unit Rehab Gedung	Unit	1	1	369,566,420	-	-	0	-	-	-	1	150,000,000	1	918,790,000	1	519,566,420	
								Pemeliharaan / rehabilitas gedung kantor dan lainnya	Jumlah Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya yang dipelihara/direhabilitasi	unit																

				2	1	2		Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)	1. Capaian Ruas Jalan Yang Memenuhi Standar Keselamatan	%	60	60		65		68		70		72		75		72					
									2. Cakupan kelaikan pengoperasian kendaraan bermotor	%	65	50		65		68		70		75		75		68					
									3. Capaian Pengendalian Potensi Titik Kemacetan	%	60	62	14,7 19,6 41,2 69	64	66	12,5 77,0 39,4 40		68		70		78		70		93,60 2,086 ,200		75,32 6,183 ,371	
									4. Capaian Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Kondisi Baik	%	75	60		62	65			68		70		70		70					
				2	1	2	206	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota	Ruas Jalan yang berkeselamatan	%		60	5,285, 915,2 00	62	65	4,726, 671,0 00	5,229, 865,0 00	68	4,718, 245,0 00	70	5,319, 214,1 15	75	33,614 ,386,8 00	70	25,279 ,910,3 15				PENGENDALIAN OPERASIONAL DAN REKAYASA LALU LINTA

			2	15	2	206	01	Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kab/ Kota	Jumlah Dokumen Perencanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jaringan Jalan Kota Serang	Dokumen	7	7	326,637,300	1	160,550,000	2	266,800,500	2	270,500,000	2	400,500,000	7	3,822,985,000	2	1,424,987,800	S ANGK UTAN JALAN (LLAJ)
								Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kab/ Kota	Jumlah Laporan Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kab/Kota	Laporan																
			2	15	2	206	02	Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan dalam Rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	Panjang Marka Jalan	Met er	2	2		1		4624		2000		2000		7400		7400		
									Jumlah Rambu Terpeliharaan	Unit			40			26		57		57		143		143		
									Jumlah Rambu	Unit	125	125	962,333,900		582,159,000	20	421,839,500	20	237,745,000	20	457,745,000	135	4,833,108,400	135	2,661,822,400	
									Jumlah APILL	Titik	-	-	-			13		1		1			1			

							Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan dalam Rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	Jumlah Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan dalam rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	Unit																
							Pengawasan dan Pengendalian Efektifitas dan pelaksanaan kebijakan untuk jalan Kab/kota	Jumlah Acara Kesepakatan Terkait Pelaksanaan LLAJ	Dokumen																
								Jumlah Anggota DALLOPS	orang	100	100		3,996,944,000	120	3,983,962,000	120	4,541,225,000	120	4,210,000,000	120	4,460,969,115	120	24,958,293,400	120	21,193,100,115
							Jumlah Anggota Pengatur Lalin	orang	100	100			120			120			120			120		120	
							Jumlah Anggota Thl dan Pengawasan Pengendalian	orang	100	100			120			120			120			120		120	

								Jumlah Petugas Perlintasan Kereta Api	orang	76	76		76		76		72		72		76		76				
								Pengawasan dan Pengendalian Efektifitas dan pelaksanaan kebijakan untuk jalan Kab/kota	Jumlah Laporan Pengawasan dan Pengendalian Efektifitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Kab/Kota	Laporan																	
								Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten /Kota	Persentase Dokumen Perhubungan Yang Tersedia	%	NA	-	-	-	-	50	134,390,000	65	50,000,000	68	50,000,000	-	500,000,000	58	234,390,000		TEKNI S SARA NA DAN PRAS ARAN A

			2	15	2	201	01	Pelaksanaan penyusunan rencana induk jaringan LLAJ	Jumlah Dokumen Kebijakan terkait Perhubungan	Dokumen	NA	NA	-	2	134,390,000	1	50,000,000	1	50,000,000	-	500,000,000	1	234,390,000				
								Pelaksanaan penyusunan rencana induk jaringan LLAJ	Jumlah Dokumen Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/ Kota	Dokumen																	
			2	15	2	203		Pengelolaan terminal penunjang tipe C	Capaian Pengelolaan Terminal Type C dalam Kondisi Baik	%		55	118,800,000	53	-	55	302,183,940	58	-	60	-	50	2,543,500,000	60	420,983,940		
			2	15	2	203	04	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Terminal (Fasilitas Utama dan Pendukung)	Jumlah ketersediaan petugas terminal (utama dan pendukung)	Orang		6	118,800,000	0	-	0	-	-	-	20	-	20	650,000,000	23	118,800,000		
								Rehabilitasi dan Pemeliharaan Terminal (Fasilitas Utama dan Pendukung)	Berkembangnya Sarana dan Prasarana Terminal	Unit																	

			2	1	2	2	0	0	Pengembangan sarana dan prasarana terminal	Jumlah Terminal yang sarana dan prasarana yang di sediakan	Terminal		NA	-	NA	-	1	302,183,940	-	-	1	-	NA	1,893,500,000	4	302,183,940			
									Pengembangan sarana dan prasarana terminal	Terlaksananya Rehabilitasi dan Pemeliharaan	Unit																		
			2	1	2	2	0	0	Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah Kendaraan yang Teregristrasi	%		60	623,070,000	65	219,200,000	68	72,000,000	72	5,087,000,000	73	957,000,000	78	9,864,261,000	78	6,958,270,000			
			2	1	2	2	0	0	Penyediaan Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah Alat Uji	Unit							19	4,500,000,000	-	300,000,000	NA	-	19	4,800,000,000				
									Penyediaan Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Tersedianya Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Unit																		
			2	1	2	2	0	0	Registrasi Kendaraan Wajib Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah unit yang di uji	Unit		5,243	623,070,000	5,450	219,200,000	5620	72,000,000	5,800	472,000,000	5,820	572,000,000	5,243	9,864,261,000	6,125	1,958,270,000			

							Registasi Kendaraan Wajib Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Terdaftar Kendaraan Wajib Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Unit																				
			2	15	2	205	07	Pemeliharaan sarana dan prasarana pengujian berkala kendaraan bermotor	Jumlah alat uji yang dipelihara	Unit		N a	-	N a	-	N a	-	11	65,00 0,000	12	85,00 0,000	N A						19	150,00 0,000
								Pemeliharaan sarana dan prasarana pengujian berkala kendaraan bermotor	Terpelihara nya Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Unit																			
			2	15	2	205	09	Penetapan tarif retribusi pengujian berkala kendaraan bermotor	Jumlah Dokumen yang ditetapkan	Dokumen		N a	-	N a	-	N a	-	1	50,00 0,000	-	-	N A						1	50,000 ,000
								Penetapan tarif retribusi pengujian berkala kendaraan bermotor	Ditapkan nya Tarif Retribusi Pengujian BerkalaKen daraan Bermotor	Laporan																			

			2	15	2	204	Penertiban Izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir	Persentase juru parkir yang sudah mengikuti pembinaan	Orang		2	218,300,000	2	454,200,000	-	-	-	-	-	-	2	1,925,001,000	2	672,500,000
			2	15	2	204	Koordinasi dan sinkronisasi pengawasan pelaksanaan izin penyelenggaraan dan pembangunan Fasilitas parkir kewenangan Kota	Jumlah Titik Parkir yang terawasi	Titik		2	218,300,000	2	454,200,000	0	-	-	-	-	-	2	1,925,001,000	2	672,500,000
							Koordinasi dan sinkronisasi pengawasan pelaksanaan izin penyelenggaraan dan pembangunan Fasilitas parkir kewenangan Kota	Terlaksananya Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan dan Terbangunnya Fasilitas Parkir Kewenangan	Titik															

			2	1	2	2	0	0	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Jalan	Dokumen terkait Pemeliharaan dan Penyediaan sarana dan prasarana	Dokumen	NA	-	NA	-	NA	2	100,000,000	3	150,000,000	NA	5	250,000,000				
									Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Jalan	Jumlah Prasarana jalan yang ter rehabilitasi dan terpelihara	Unit																
			2	1	2	2	0	0	Rehabilitasi dan pemeliharaan perlengkapan jalan	Jumlah Pemeliharaan Titik PJU	Panel	18	8,285,744,069	10	6,328,231,662	315	6,752,545,500	315	6,923,005,000	315	10,230,050,000	315	43,488,234,400	315	39,938,791,259		
									Rehabilitasi dan pemeliharaan perlengkapan jalan	Jumlah Perlengkapan Jalan yang ter rehabilitasi dan terpelihara	Unit																

			2	15	2	207		Persetujuan Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) untuk Jalan Kabupaten /Kota	Persentase Analisis Dampak Lalu Lintas yang disetujui	%		58	117,037,000	60	13,200,000	63	24,350,000	65	25,750,000	68	25,750,000	70	516,340,000	68	206,087,000		
			2	15	2	207	04	Pengawasan pelaksanaan rekomendasi andalalin	Jumlah Dokumen Rekomendasi Teknis yang dievaluasi / dibahas	Dokumen		6	117,037,000	6	13,200,000	24	24,350,000	24	25,750,000	24	25,750,000	6	516,340,000	6	206,087,000		
								Pengawasan pelaksanaan rekomendasi andalalin	Jumlah Laporan Rekomendasi Andalalin yang Terawasi	Laporan																	ANGKUTAN DARAT
			2	15	2	208		Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan	Persentase Jalan yang di Audit dan Inspeksi	%	NA	NA	-	NA	-	NA	-	3	190,000,000	4	265,000,000	NA	-	8	455,000,000		
			2	15	2	208	3	Pelaksanaan Inspeksi, audit dan Pemantauan Terminal	Tersedianya Alat Teknologi Pemantauan Di Lingkungan Terminal	Unit		NA	NA	NA	NA			1	80,000,000	1	105,000,000	NA		5	185,000,000		

							Pelaksanaan Inspeksi, audit dan Pemantauan Terminal	Jumlah Laporan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Terminal	Laporan															
			2	15	2	208	04	Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Pemenuhan Persyaratan Penyelenggaraan Kompetensi Pengemudi Kendaraan Bermotor Kabupaten/ Kota	Dokumen Database Lokasi Rawan Kecelakaan	Dokumen	NA	-	NA	-	NA	-	1	50,000,000	1	65,000,000	NA	-	3	115,000,000
							Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Pemenuhan Persyaratan Penyelenggaraan Kompetensi Pengemudi Kendaraan Bermotor Kabupaten/ Kota	Jumlah Laporan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Pemenuhan Persyaratan Penyelenggaraan Kompetensi Pengemudi Kendaraan Bermotor Kab/Kota	Laporan															

			2	15	2	208	05	Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Ruas Jalan Yang dilakukan Audit dan Inspeksi	Jalan			NA	-	NA	-	NA	-	3	60,000,000	3	95,000,000	NA	-	4	155,000,000
								Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Jumlah Laporan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Laporan																
			2	15	2	209		Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/barang antar Kota dalam 1 (satu) daerah Kab/Kota	Persentase Kendaraan yang diawasi	%		70	39,700,000	0	-	72	41,705,000	74	255,000,000	75	313,985,885	65	750,363,000	75	650,390,885	
			2	15	2	209	01	Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/barang	Jumlah Dokumen rancangan kebijakan pendukung operasi angkutan	Dokumen			-	-	-	-	-	-	204,000,000	-	258,985,885	-	-	-	204,000,000	

							antar Kota dalam 1 (satu) daerah Kab/Kota	umum masal																		
								Jumlah kegiatan sosialisasi dan edukasi rencana penerapan angkutan umum masal	Kegiatan						2	2	-		3							
							Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/barang antar Kota dalam 1 (satu) daerah Kab/Kota	Jumlah Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kab/Kota yang Tersedia	Unit																	
			2	15	2	209	202	Pengendalian dan Pengawasan ketersediaan angkutan umum untuk jasa	Jumlah Angkutan Umum yang diawasi dan di kendalikan	Kendaraan			-	39,700,000	-	-	65	41,705,000	300	51,000,000	300	55,000,000	100	750,363,000	500	187,405,000

							angkutan orang dan atau barang antar kota dalam 1 (satu) Kab/Kota	jumlah peserta sopir terbaik	Orang Pengemud Angkuta n Umum		50	-	3	30	30	2	2							
							Pengendalian dan Pengawasan ketersediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang antar kota dalam 1 (satu) Kab/Kota	Jumlah Laporan Pengendalian dan Pengawasan Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Kab/Kota	Laporan															
			2	1 5	2	2 . 1 1	Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Persentase Dokumen Perhubungan Yang Tersedia	%		N A	-	N A	-	N A	-	60	65,00 0,000	63	195,0 00,00 0	N A	-	63	260,00 0,000

			2	15	2	2.11	01	Pelaksanaan penyusunan rencana umum trayek perkotaan dalam umum 1 (satu) Daerah Kabupaten/ Kota	Jumlah dokumen rencana umum jaringan trayek perkotaan	Dokumen			N A	-	N A	-	N A	-	1	25,000,000	1	65,000,000	N A		3		
								Pelaksanaan penyusunan rencana umum trayek perkotaan dalam umum 1 (satu) Daerah Kabupaten/ Kota	Jumlah Dokumen Kebijakan rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kab/Kota	Dokumen																	
			2	15	2	2.11	02	Penetapan kebijakan dan sosialisasi rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/ Kota	Jumlah Dokumen Penetapan jaringan trayek angkutan umum perkotaan	Dokumen			N A		N A		N A		-	-			N A		1		
									Jumlah kegiatan sosialisasi penerapan kebijakan jaringan trayek angkutan umum perkotaan	Kegiatan				N A		N A		N A		1	20,000,000	1	85,000,000	N A		3	

									Penetapan kebijakan dan sosialisasi rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/ Kota	Jumlah Dokumen Penetapan Kebijakan dan Tersosialisasinya Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kab/Kota	Dokumen																							
								2	15	2	211	03	Pengendalian pelaksanaan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) daerah Kabupaten/ Kota	Jumlah kegiatan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan kebijakan penetapan jaringan trayek angkutan umum perkotaan	Bulan	N A	-	N A	-	N A	-	12	20,000,000	12	45,000,000	12		12						
													Pengendalian pelaksanaan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) daerah Kabupaten/ Kota	Jumlah Dokumen Kebijakan Pengendalian Pelaksanaan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (satu)	Dokumen																			

							Koordinasi dan Sinkronisasi pengawasan pelaksanaan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek kewenangan Kab/Kota	Jumlah Laporan Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Kewenangan Kab/Kota	Laporan																
			2	1	0		Program Pengelolaan Pelayaran	1. Capaian Pembangunan Kepelabuhan Penumpang Lokal	%	60	60	605,133,375	61	41,906,500	62	84,788,191	63	64	121,000,000	151,000,000	60	933,580,000	64	1,003,828,066	PERHUBUNGAN LAUT
								2. Capaian penyelenggaraan ASDP	%	60	60		61		62	63	63	63			63				

							Penerbitan Izin Usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat bagi Orang Perorangan atau Badan Usaha yang Berdomisili dan yang Beroperasi pada Lintas Pelabuhan dalam Daerah Kabupaten/Kota	Capaian pengawasan pengguna lalu lintas Laut	%	60	570,987,375	61	41,906,500	62	64,998,250	0	-	0	-	64	603,790,000	64	677,892,125	PERHUBUNGAN LAUT
			2	15	05	202	Koordinasi dan Sinkronisasi Pelaksanaan Pengawasan Izin Usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat Kewenangan Kabupaten/Kota	Laporan hasil pengawasan dan Penyebrangan	Dokumen	2	2	570,987,375	1	41,906,500	1	64,998,250	-	-	-	2	603,790,000	2	677,892,125	

						Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat Kewenangan Kabupaten/Kota	Jumlah Laporan Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat Kewenangan kab/Kota	Dokumen														
			2	153	207	Penetapan Lintas Penyeberangan dan Persetujuan Pengoperasian untuk Kapal yang Melayani Penyeberangan dalam Daerah Kabupaten/Kota	Capaian pendataan pengguna Lalu lintas Laut	%	60	34,146,000	62	-	64	19,789,941	1	121,000,000	2	151,000,000	60	329,790,000	-	325,935,941

				2	1	0	2	0	1	Penyediaan Data dan Informasi Jaringan Lintas Penyeberangan dan Persetujuan Pengoperasian untuk Kapal yang Melayani Penyeberangan dalam Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah Database dan Jumlah Peserta Sosialisasi	Dok /Keg	1	1	34,146,000	-	-	1	19,789,941	1	121,000,000	2	151,000,000	2	329,790,000	1	325,935,941		
										Penyediaan Data dan Informasi Jaringan Lintas Penyeberangan dan Persetujuan Pengoperasian untuk Kapal yang Melayani Penyeberangan dalam Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah Data dan Informasi Jaringan Lintas Penyebrangan dan disetujui Pengoperasian untuk Kapal yang Melayani Penyebrangan dalam Daerah Kab/Kota	Dokumen																	

			2	1	0	2	Penetapan Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Lokal	Persentase Dokumen Perhubungan Yang Tersedia	%	NA	NA	-	NA	NA	-	-	-	-	-	60	-		
			2	1	0	2	Pelaksanaan Penyusunan Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Lokal	Jumlah Dokumen Rencana Induk Pelabuhan Pengumpan Lokal	Dokumen	NA	NA		NA	NA						-	-	1	-

							Pelaksanaan Penyusunan Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Lokal	Jumlah Dokumen Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Lokal																	
			2	1	0	2	0	Penetapan kebijakan dan sosialisasi rencana induk dan daerah lingkungan kerja (DLKR)/daerah lingkungan kepentingan (DLKP) pelabuhan pengumpan lokal	Jumlah kegiatan sosialisasi rencana induk pelabuhan pengumpan lokal	Kegiatan	NA	NA	-	NA	NA						-	-	1	-	

							Penetapan kebijakan dan sosialisasi rencana induk dan daerah lingkungan kerja (DLKR)/daerah lingkungan kepentingan (DLKP0) pelabuhan pengumpan lokal	Jumlah Dokumen Penetapan Kebijakan dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan Kerja (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Lokal	Dokumen																	
Total										100	100	23,15	100	18,27	100	20,96	100	25,96	100	27,82	100	110,00	100	116,17		
												1,930,191	0	7,201,282	0	0,531,080	0	3,367,000	0	3,535,350	0	2,317,800	0	6,564,903		

Tabel 6.3
Rumusan dan Definisi Operasional Indikator Renstra PD

TUJUAN/SASARAN/PROGRAM/ KEGIATAN PERANGKAT DAERAH	Indikator Tujuan/Sasaran/Program/Kegiatan			
	INDIKATOR	Satuan	Rumus/Formulasi	Penjelasan/Keterangan
Meningkatnya kualitas layanan Perhubungan	Persentase Sarana Prasarana Layanan Perhubungan Kondisi Baik	%	<i>Realisasi implementasi sarana prasarana perhubungan darat dan laut terhadap rencana induk perhubungan</i>	
Meningkatnya keselamatan bagi pengguna layanan perhubungan	Persentase Penurunan potensi titik kemacetan	%	$\frac{\text{Jumlah Titik Kemacetan yang Sudah di Atasi}}{\text{Jumlah Keseluruh Titik kemacetan}} \times 100\%$	
	Tingkat keselamatan perhubungan laut	%	$\frac{\text{Jumlah Angkutan Laut yang Laik Jalan}}{\text{Jumlah Angkutan Laut yang Tersedia}} \times 100\%$	
	Capaian pemenuhan sarana prasarana perhubungan	%	$\frac{\text{Jumlah Pemasangan Rambu – rambu Pada Tahun } n}{\text{Jumlah Rambu-rambu yang Seharusnya Tersedia}} \times 100\%$	
	Capaian Keselamatan Jalan	%	<i>Realisasi capaian jalan yang berkeselamatan sesuai panjang atau jumlah jalan</i>	
	Tingkat kenyamanan Angkutan Darat	%	$\frac{\text{Jumlah Arus Penumpang Angkutan Umum}}{\text{Jumlah Penumpang Angkutan Umum}} \times 100\%$	
Program Pengendalian Operasional dan Rekayasa Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ)	Capaian Ruas Jalan Yang Memenuhi Standar Keselamatan	%	<i>Realisasi ruas jalan memenuhi standar keselamatan/jumlah ruas jalan sesuai SK walkot</i>	

	Cakupan kelaikan pengoperasian kendaraan bermotor	%	<i>Realisasi pelaksanaan kelaikan kendaraan bermotor terhadap total kendaraan bermotor</i>	
	Capaian Pengendalian Potensi Titik Kemacetan	%	<i>Realisasi penanggulangan potensi titik kemacetan terhadap total</i>	
	Capaian Kapasitas SDM Perhubungan	%	<i>Realisasi SDM yang memiliki kapasitas perhubungan sesuai standar</i>	
	Capaian Angkutan penumpang kondisi baik	%	<i>Realisasi angkutan penumpang kondisi baik terhadap total angkutan</i>	
	Capaian Implementasi Andalalin	%	<i>Realisasi rekomendasi andalalin yang diimplementasikan terhadap total rekomendasi</i>	
	Capaian Perencanaan Pengembangan Angkutan Umum	%	<i>Realisasi rencana pengembangan angkutan umum</i>	
	Capaian study norma kebijakan, standar dan prosedur bidang perhubungan	%	<i>Realisasi implementasi standar perhubungan terhadap agresi kinerja norma kebijakan, standar dan prosedur bidang perhubungan yang tersedia</i>	
	Capaian Pengelolaan Terminal Type C dalam Kondisi Baik	%	<i>Realisasi tata kelola terminal sesuai standar terhadap terminal yang ada</i>	
	Cakupan Kelaikan Pengoperasian Kendaraan Bermotor	%	<i>Realisasi pelaksanaan kelaikan kendaraan bermotor terhadap total kendaraan bermotor</i>	
	Cakupan Layanan Parkir	%	<i>Realisasi layanan perparkiran terhadap PAD</i>	
	Capaian Penyelenggaraan Penerangan Jalan Umum	%	<i>Realisasi PJU yang berfungsi terhadap total PJU yang ada</i>	

	Capaian Sarana dan Prasarana Teknik Perhubungan	%	<i>realisasi sarana prasarana teknik perhubungan sesuai rencana</i>	
	Cakupan Audit dan Inspeksi Keselamatan Jalan	%	<i>Ruas jalan yang di audit dan di inspeksi sesuai dengan jumlah atau panjang jalan</i>	
Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota	Ruas Jalan yang berkeselamatan	%	$\frac{\text{Jumlah perlengkapan jalan yang terpasang}}{100\% \times \text{Jumlah perlengkapan jalan yang seharusnya terpasang}}$	
Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota	Persentase Dokumen Perhubungan Yang Tersedia	%	$\frac{\text{Jumlah dokumen yang ada} + \text{Jumlah dokumen yang baru}}{\text{Jumlah yang ada seharusnya}} \times 100\%$	
Pengelolaan terminal penumpang tipe C	Persentase Sarana dan Prasarana Terminal	%	$\frac{\text{Jumlah sarpras terminal yang terpelihara}}{\text{Jumlah terminal sarpras}} \times 100\%$	
Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah Kendaraan yang Teregristrasi	%	$\frac{\text{Jumlah kendaraan yang di uji}}{\text{Jumlah kendaraan yang wajib uji}} \times 100\%$	
Penertiban Izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir	Persentase juru parkir yang sudah mengikuti pembinaan	%	$\frac{\text{Jumlah Juru parkir yang telah dibangun}}{100\% \times \text{Jumlah juru parkir}}$	
Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota	Jumlah Titik PJU Terbangun	%	$\frac{\text{Jumlah titik PJU yang ada} + \text{Jumlah PJU terbangun}}{\text{Jumlah titik PJU Ideal}} \times 100\%$	
Persetujuan Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) untuk Jalan Kabupaten/Kota	Persentase Analisis Dampak Lalu Lintas yang disetujui	%	$\frac{\text{Dokumen Andalalin yang diajukan}}{\text{Dokumen andalalin yang disetujui}} \times 100\%$	
Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan	Persentase Jalan yang di Audit dan Inspeksi	%	$\frac{\text{Jumlah jalan yang di inspeksi}}{\text{Jumlah jalan yang asa di Kota Serang}} \times 100\%$	
Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/barang antar Kota dalam 1 (satu) daerah Kab/Kota	Persentase Dokumen Perhubungan Yang Tersedia	%	$\frac{\text{Jumlah dokumen yang ada} + \text{Jumlah dokumen yang baru}}{\text{Jumlah yang ada seharusnya}} \times 100\%$	

Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/barang antar Kota dalam 1 (satu) daerah Kab/Kota	Persentase Kendaraan yang di awasi	%	$\frac{\text{Jumlah kendaraan yang diawasi}}{\text{Jumlah kendaraan yang terdaftar}} \times 100\%$	
Penetapan rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Persentase Dokumen Perhubungan Yang Tersedia	%	$\frac{\text{Jumlah dokumen yang ada} + \text{Jumlah dokumen yang baru}}{\text{Jumlah yang ada seharusnya}} \times 100\%$	
Penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas daerah Kab/Kota dalam 1 (satu) Daerah Kab/Kota	Presentase Pengelola yang telah memiliki izin	%	$\frac{\text{Jumlah izin trayek yang diajukan}}{\text{Jumlah izin trayek yang keluar}} \times 100\%$	
Program Pengelolaan Pelayaran	1. Capaian Pembangunan Kepelabuhan Penumpang Lokal	%	Realisasi tahapan pembangunan kepelabuhanan pengumpan lokal	
	2. Capaian Keselamatan Pelayaran Laut	%	Realisasi pengawasan standar keselamatan armada pelayaran laut terhadap armada yang berlayar	
	3. Capaian penyelenggaraan ASDP	%	Realisasi tahapan pengadaan kapal perintis penyebrangan antar pulau	
Penerbitan Izin Usaha Angkutan Laut Pelayaran Rakyat bagi Orang Perorangan atau Badan Usaha yang Berdomisili dan yang Beroperasi pada Lintas Pelabuhan dalam Daerah Kabupaten/Kota	Capaian pengawasan pengguna lalu lintas Laut	%	Jumlah pengawasan dan pemantauan ketertiban lalu lintas laut terhadap jumlah kapal yang beroperasi	
Penetapan Lintas Penyeberangan dan Persetujuan Pengoperasian untuk Kapal yang Melayani Penyeberangan dalam Daerah Kabupaten/Kota	Capaian pendataan pengguna Lalu lintas Laut	%	Jumlah pengguna lalu lintas laut yang terdata	

Penetapan Rencana Induk dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR)/Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) Pelabuhan Pengumpan Lokal	Persentase Dokumen Perhubungan Yang Tersedia	%	$\frac{\text{Jumlah dokumen yang ada} + \text{Jumlah dokumen yang baru}}{\text{Jumlah yang ada seharusnya}} \times 100\%$	
Pogram Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota	1. Indeks Kepuasan Pelayanan Kesekretariatan	%	Jumlah Komplain Rabeg Terkait Pelayanan kesekretariatan / Target	Jumlah Komplain Rabeg Terkait Pelayanan kesekretariatan / Target
Perencanaan, Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah	Jumlah dokumen Perencanaan, Penganggaran dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah	%	Jumlah Ketersediaan Dokumen Perencanaan dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah / Target	Jumlah Ketersediaan Dokumen Perencanaan dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah / Target
Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	Jumlah Dokumen Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	%	Jumlah Ketersediaan Dokumen pengelolaan dan pelaporan keuangan / Target	Jumlah Ketersediaan Dokumen pengelolaan dan pelaporan keuangan / Target
Administrasi Barang Milik Daerah pada Perangkat Daerah	Jumlah Dokumen BMD Pada Perangkat Daerah	%	Jumlah Ketersediaan Dokumen BMD / Target	Jumlah Ketersediaan Dokumen BMD / Target
Administrasi Kepegawaian Perangkat Daerah	Persentase peningkatan disiplin pegawai	%	Jumlah pengadaan pakaian dinas aparaturnya / target * 100%	
Administrasi Umum Perangkat Daerah	Persentase Tingkat Ketersediaan Pelayanan Administrasi Umum Perangkat Daerah	%	Jumlah bulan ketersediaan pelayanan administrasi umum perangkat daerah / target * 100%	
Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Persentase Tingkat Ketersediaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	%	Jumlah Ketersediaan Dokumen BMD / Target	Jumlah Ketersediaan Dokumen BMD / Target
Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Persentase Cakupan Ketersediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	%	Jumlah Bulan Pelaksanaan Rutin Urusan daerah / target	Jumlah Bulan Pelaksanaan Rutin Urusan daerah / target
Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Persentase Cakupan Pemeliharaan BMD Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	%	Jumlah Barang Milik Daerah Yang Dipelihara / target	Jumlah Barang Milik Daerah Yang Dipelihara / target

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA SERANG**

Drs. HERI HARDI
NIP. 19700518 199006 1 002

Tabel 6.4
Rumusan Rencana Indikasi Kegiatan/Sub Kegiatan pada Program Unggulan
Tahun 2019-2023

Program Unggulan	Realisasi Fokus Kegiatan		Rencana Indikasi/Fokus Kegiatan			Realisasi Pendanaan (Rp)		Pagu Indikatif (Rp)			Keterangan
	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023	
Pembangunan alun-alun atau ruang publik di setiap kecamatan	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	
Pembangunan kampung tematik	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	
Pembangunan Mesjid Agung sebagai land mark Kota Serang	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	
Pengembangan Serang Smart City	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	
Peningkatan kualitas dan kuantitas destinasi wisata	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	NIHIL	

**Rumusan Rencana Indikasi Kegiatan/Sub Kegiatan pada Program Mendesak
Tahun 2019 2023**

Program Mendesak	Realisasi Fokus Kegiatan				Realisasi Fokus Kegiatan	Realisasi Pendanaan (Rp)				Pagu Indikatif (Rp) 2023	Keterangan
	2019	2020	2021	2022		2019	2020	2021	2022		
Terobosan Pengurangan Kemacetan dan peningkatan disiplin berlalu lintas	Pengadaan marka jalan kota.	Pengadaan marka jalan kota.	Pengadaan marka jalan kota.	Pengadaan marka jalan kota.	Pengadaan marka jalan kota.	5,285,915,200	4,726,671,000	5,157,495,000	5,056,074,500	5,319,214,115	Dinas perhubungan
	Pemenuhan fasilitas keselamatan yang berada pada status kewenangan Jalan di Kota Serang	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	Penataan Lalu Lintas di Jalan Kewenangan kota Melalui Manajemen Rekayasa Sistem Satu Arah di Ruas Jalan Kewenangan Kota.	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas							Dinas perhubungan
	Pengecetan Marka Zona Selamat Sekolah Beserta Kelengkapannya (Rambu - Rambu Lalu Lintas Dan Warning light) Pada Ruas Jalan KimasJong (

SDL) Jalan A.latif (SDN RAU)											
2. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	2. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	2. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	2. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	2. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas							Dinas perhubungan
Tahapan Uji Coba SSA dan Menambah Durasi Uji Coba. Hasilnya Positif Terhadap Penurunan Tingkat Kemacetan di Kota Serang.					Pemasangan Rambu Lalu Lintas						Dinas perhubungan
Evaluasi Pelaksanaan SSA Dari Aspek Keselamatan Pengguna Jalan Masih Belum Memenuhi Kriteria Tersebut. Di karenakan Perlu Adanya Pembongkaran Median Jalan Di											Dinas perhubungan

<p>sepanjang 150 METER dan Menutup U-TURN Sepanjang Ruas Jalan Ahmad Yani.</p>											
<p>Tahapan Rekomendasi Pelaksanaan SSA Dirjen Perhubungan Darat Telah Mengeluarkan Rekomendasi Pelaksanaan SSA Pada Ruas Jalan Nasional (Jl. Kh. Abdul Hadi).</p>										<p>Dinas perhubungan</p>	
<p>Tahapan penertiban perwal (pelaksanaan manajemen rekayasa lalu lintas SSA di Kota Serang) Belum Dapat di terbitkan sebelum</p>										<p>Dinas perhubungan</p>	

	rekomendasi dari semua unsur kewenangan Jalan terpenuhi. Dasar menteri Perhubungan No. 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Manajemen Rekayasa Lalu Lintas											
												Dinas perhubungan
	3.Pengadaan Rambu Lalu Lintas	3.Pengadaan Rambu Lalu Lintas	Pengadaan Rambu Lalu Lintas	Pengadaan Rambu Lalu Lintas	Pengadaan Rambu Lalu Lintas							Dinas perhubungan
												Dinas perhubungan
												Dinas perhubungan
												Dinas perhubungan

												Dinas perhubungan

BAB VII

KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

Dalam Permendagri nomor 86 tahun 2017 disebutkan bahwa Indikator Kinerja adalah tanda yang berfungsi sebagai alat ukur pencapaian kinerja suatu kegiatan, program atau sasaran dan tujuan dalam bentuk keluaran (output), hasil (outcome), dampak (impact). Keluaran (output) adalah suatu produk akhir berupa barang atau jasa dari serangkaian proses atas sumber daya pembangunan agar hasil (outcome) dapat terwujud. Hasil (outcome) adalah keadaan yang ingin dicapai atau dipertahankan pada penerima manfaat dalam periode waktu tertentu yang mencerminkan berfungsinya keluaran dari beberapa kegiatan dalam satu program. Dampak (impact) adalah kondisi yang ingin diubah berupa hasil pembangunan/layanan yang diperoleh dari pencapaian hasil (outcome) beberapa program.

Kinerja penyelenggaraan urusan adalah Indikator kinerja Perangkat Daerah yang secara langsung menunjukkan kinerja yang akan dicapai Perangkat Daerah dalam lima tahun mendatang sebagai komitmen untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran RPJMD. Indikator kinerja Perangkat Daerah yang mengacu pada tujuan dan sasaran RPJMD.

Sehingga Indikator kinerja adalah alat ukur spesifik secara kuantitatif dan/ atau kualitatif untuk masukan, proses, keluaran, hasil dan/atau dampak yang menggambarkan tingkat capaian kinerja suatu sasaran, program atau kegiatan.

Berikut adalah tabel 7.1 yang menyajikan keselarasan tujuan dan sasaran RPJMD Kota Serang 2019-2023 dengan tujuan dan sasaran Renstra Dinas Perhubungan, Sehingga indikator kinerja utama dan indikator kinerja mandiri menjadi tolok ukur renstra Dinas Perhubungan dalam upaya pencapaian tujuan dan sasaran RPJMD.

Dengan demikian Renstra Dinas Perhubungan Kota Serang mengukur efektifitas kinerja melalui beberapa indikator, yaitu :

- 1) Indikator Kinerja yang mengacu pada Tujuan Sasaran RPJMD Kota Serang

- 2) Indikator Kinerja yang diukur berdasarkan output kegiatan
- 3) Indikator Kinerja yang diukur berdasarkan Permendagri 86 Tahun 2017 (Lampiran 1)

Berikut adalah indikator kinerja Dinas Perhubungan yang mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPJMD Kota Serang.

- 1. Indikator Kinerja Kepala dinas**
 - a. Persentase Penurunan potensi titik kemacetan
 - b. Tingkat keselamatan perhubungan laut
 - c. Capaian pemenuhan sarana prasarana perhubungan
 - d. Tingkat kenyamanan Angkutan Darat
 - e. Capaian Keselamatan Jalan

- 2. Indikator Kinerja KA.BID Pengendalian Operasional dan Rekayasa Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ)**
 - a. Capaian Pengendalian Potensi Titik Kemacetan

- 3. Indikator Kinerja KA.BID Angkutan Darat**
 - a. Capaian Angkutan penumpang kondisi baik
 - b. Capaian Pembangunan Kepelabuhan Penumpang Lokal
 - c. Capaian penyelenggaraan ASDP

- 4. Indikator Kinerja KA.BID Teknis Sarana dan Prasarana**
 - a. Cakupan kelaikan pengoperasian kendaraan bermotor

- 5. Indikator Kinerja Bidang **Kesekretariatan****

Indikator Kinerja Kepala Dinas ;

Capaian Hasil Evaluasi LKjIP Perangkat Daerah (skala 0 - 100)

Indikator Kinerja Kepala Sekretariat ;

 1. Indeks Kepuasan Pelayanan Kesekretariatan
 2. Persentase Sarana Dan Prasarana Kantor Dalam Kondisi Baik
 3. Tingkat ketersediaan Dokumen Pengelolaan Barang Milik Daerah
 4. Tingkat Ketersediaan Dokumen Pengelolaan dan Pelaporan Keuangan

5. Tingkat Ketepatan Waktu Penyampaian Dokumen Pengelolaan Dan Pelaporan Keuangan
6. Tingkat Ketersediaan Dokumen Perencanaan, Pengendalian dan Pelaporan Capaian Kinerja
7. Tingkat Ketepatan Waktu Penyampaian Dokumen Perencanaan, Pengendalian dan Pelaporan Capaian Kinerja

Keselarasan Kinerja RPJMD dengan Kinerja Perangkat Daerah dapat dilihat pada table7.1

Tabel 7.1
Indikator Kinerja Perangkat Daerah yang Mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPJMD

No	Urusan Pemerintahan Daerah	Satuan	Kinerja pada awal periode RPJMD/Renstra	Capaian Setiap Tahun			Target Capaian Setiap Tahun		Kondisi Kinerja pada akhir periode RPJMD/Renstra (2023)	
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sebelum	Setelah
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Jumlah arus penumpang angkutan umum	Orang	904,936	450,592	410,763	660,105	585,550	675,820	675,820	675,820
2	Rasio ijin trayek	Rasio	0.082	0.3	0,002	0	0.004	0.005	0.007	0.007
3	Jumlah uji kir angkutan umum	Unit	5,585	4,036	5450	5,090	9,149	9,702	9,702	9,702
4	Jumlah Pelabuhan Laut/Udara/Terminal Bis	Unit	2	2	2	2	2	2	2	2
5	Persentase Layanan Angkutan Darat	%	10	11	11	11	11	11	11	11
6	Persentase kepemilikan KIR angkutan umum	%	6,66	5,6	55,32	52,52	61,44	64,1	4.59	4.59
7	Pemasangan Rambu-rambu	%	54,90	64,9	43	43	90.75	100	100	100
8	Rasio panjang jalan per jumlah kendaraan	Rasio	NA	0,0087	0.085	0.0077	0.012	0.011	0.011	0.011
9	Jumlah orang/ barang yang terangkut angkutan umum	Orang/Barang	904,936	450,592	410,763	660,105	644,105	683.958	683,958	683,958
10	Jumlah orang/barang melalui dermaga/bandara/ terminal per tahun	Orang/Barang	453,762	450,592	410,763	660,105	644,105	683,958	683,958	683,958

Tabel 7.2
Indikator Kinerja Perangkat Daerah Menurut Bidang Urusan Penyelenggaraan Pemerintahan (Permendagri 86 Tahun 2017)

No	Indikator	Satuan	Kinerja pada awal periode RPJMD/Renstra	Capaian Setiap Tahun			Target Capaian Setiap Tahun		Kondisi Kinerja pada akhir periode RPJMD/Renstra (2023)		Penanggung Jawab
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	Sebelum	Setelah	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
9	PERHUBUNGAN										
9.1	Jumlah arus penumpang angkutan umum	Orang	904,936	450,592	410,763	660,105	585,550	675,820	675,820	675,820	Dishub
9.2	Rasio ijin trayek	Rasio	0.082	0.3	0,002	0	0.004	0.005	0.007	0.007	Dishub
9.3	Jumlah uji kir angkutan umum	Unit	5,585	4,036	5450	5,090	9,149	9,702	9,702	9,702	Dishub
9.4	Jumlah Pelabuhan Laut/Udara/Terminal Bis	Unit	2	2	2	2	2	2	2	2	Dishub
9.5	Persentase kepemilikan KIR angkutan umum	Persen	6,66	5,6	55,32	11	61,44	64,1	4.59	4.59	Dishub
9.6	Pemasangan Rambu-rambu	Persen	54,90	64,9	43	52,52	90.75	100	100	100	Dishub
9.7	Rasio panjang jalan per jumlah kendaraan	Rasio	NA	0,0087	0.08	43	0.012	0.011	0.011	0.011	Dishub
9.8	Jumlah orang/ barang yang terangkut angkutan umum	Orang	904,936	450,592	410,763	0.0077	644,105	683,958	683,958	683,958	Dishub
9.9	Jumlah orang/barang melalui dermaga/bandara/ terminal per tahun	Orang	453,762	450,592	410,763	660,105	644,105	683,958	683,958	683,958	Dishub

Tabel 7.3
Indikator Kinerja Standar Pelayanan Minimal (SPM) Perangkat Daerah

No	Jenis SPM	Jenis Pelayanan Dasar SPM	Indikator SPM	Satuan	Capaian Setiap Tahun		Target Capaian Setiap Tahun			Kondisi Kinerja pada akhir periode RPJMD/Renstra (2023)	
					2019	2020	2021	2022	2023	Sebelum	Setelah
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Perhubungan	Meningkatkan Kinerja Pelayanan Perhubungan	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Poin	79.98	74,16	75	77	79	79	79
			On time Performance Layanan Transportasi	Persen	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
		Terwujudnya Konektivitas Nasional	Rasio	-	-	-	-	-	-	-	-
		Meningkatnya Keselamatan Transportasi	Rasio	-	-	-	-	-	-	-	-

BAB VIII PENUTUP

Rencana Strategis (Renstra) merupakan dokumen yang menjadi pedoman dalam perangkat daerah melakukan aktifitas organisasinya, keberhasilan implementasinya pada dasarnya sangat mengutamakan kesungguhan dan komitmen pemangku kepentingan dalam hal ini di tataran sumber daya manusia Dinas Perhubungan Kota Serang.

Dukungan masyarakat yang merupakan mitra strategis, semua pihak yang terlibat dalam pembinaan dan Pengembangan perhubungan dapat meningkatkan akselerasi dan sinkronisasi dalam mewujudkan visi dan misi pemerintah daerah Kota Serang dan khususnya tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan.

Rencana Strategis ini merupakan dokumen perencanaan lima tahun yang digunakan sebagai pedoman dalam Pengembangan dan Pembinaan perhubungan dan penyusunannya disesuaikan dengan kebutuhan dan isu strategis sebagai bahan koordinasi baik dengan Pusat, Propinsi Banten maupun instansi terkait sehingga terjalin sinergitas dalam pelaksanaan, pengawasan dan evaluasi.

Implementasi renstra ini diharap dapat berkesinambungan terhadap program dan kegiatan yang belum dapat diselesaikan dalam waktu sebelumnya, sehingga hasil yang diharapkan dari renstra ini dapat optimal dan menghasilkan Tata kelola pemerintahan Kota Serang yang baik.

Serang, November 2022

Kepala Dinas Perhubungan Kota Serang


Dr. H. HKBAL, M.Kes
Nip. 19680304 199003 1 005