



RENCANA STRATEGIS PERUBAHAN TAHUN 2021-2026

DINAS PERHUBUNGAN
KOTA DEPOK



KATA PENGANTAR

Pertama – tama kami panjatkan puji Syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, atas Rahmat dan karunia – Nya sehingga Perubahan Rencana Strategis (RENSTRA) Dinas Perhubungan Kota Depok Tahun 2021 – 2026 dapat disusun.

Penyusunan perubahan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Tahun 2021-2026 ini dilaksanakan oleh Sekretariat Dinas Perhubungan yang didukung dan melibatkan seluruh unit kerja di lingkungan Dinas Perhubungan.

Penyusunan Perubahan Renstra Dinas Perhubungan tahun 2021-2026 ini mengacu kepada RPJMD Kota Depok tahun 2021-2026 sebagai pedoman, tujuan, sasaran, strategi, arah kebijakan, program dan pendanaan sehingga dapat selaras dalam pembangunan yang hendak dicapai oleh Kota Depok.

Dalam pelaksanaan renstra di tahun ke 2, dengan memperhatikan hasil evaluasi oleh Bappeda, keharusan penyesuaian indikator subkegiatan sesuai dengan Kepmendagri, hasil review LKIP serta perkembangan dinamika yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan, dianggap perlu menajamkan kembali tujuan sasaran, indikator dan target indikator dalam Renstra Dinas Perhubungan sehingga bisa mencapai kinerja yang lebih baik.

Dalam kesempatan ini, kami mengucapkan terima kasih atas kepada berbagai pihak yang telah mendukung dan membantu penyusunan Perubahan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Tahun 2021-2026 ini demi mewujudkan transportasi di Kota Depok yang lebih baik dan maju, semoga Allah SWT meridhoi segala upaya dan usaha kita, Amin.

Depok, Oktober 2023

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA DEPOK**



Dis. ZAMROWI, M.Si

NIP. 19640629 198503 1 005

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL.....	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 LATAR BELAKANG	1
1.2 LANDASAN HUKUM	4
1.3 MAKSUD DAN TUJUAN	8
1.4 SISTEMATIKA PENULISAN	9
BAB II GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK. 16	16
2.1 TUGAS, FUNGSI, DAN STRUKTUR ORGANISASI	16
2.2 SUMBER DAYA DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK	23
2.3 KINERJA PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK	29
2.4 TANTANGAN DAN PELUANG PENGEMBANGAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK.....	41
BAB III PERMASALAHAN DAN ISU – ISU STRATEGIS DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK	44
3.1 IDENTIFIKASI PERMASALAHAN BERDASARKAN TUGAS DAN FUNGSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK.....	44
3.2 TELAAHAN VISI, MISI DAN PROGRAM KEPALA DAERAH DAN WAKIL KEPALA DAERAH TERPILIH	46
3.3 TELAAHAN P-RENSTRA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI JAWA BARAT	51
3.4 TELAAHAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH DAN KAJIAN LINGKUNGAN HIDUP STRATEGIS	59
3.5 PENENTUAN ISU – ISU STRATEGIS	70
BAB IV TUJUAN DAN SASARAN.....	71
4.1 TUJUAN DAN SASARAN JANGKA MENENGAH PERANGKAT DAERAH.....	71
BAB V STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN	76
BAB VI RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN.....	82
BAB VII KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN	90
BAB VIII PENUTUP	91

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Jumlah Pegawai Menurut Pendidikan	24
Tabel 2.2 Jumlah Pegawai Menurut Pangkat, Golongan dan Ruang	24
Tabel 2.3 Jumlah Pegawai Per Bagian/Seksi/Unit	25
Tabel 2.4 Jumlah Pegawai Non ASN Per Unit	26
Tabel 2.5 Daftar kendaraan Dinas Perhubungan Kota Depok per 2021	27
Tabel 2.6 Pencapaian Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok	30
Tabel 2.7 Capaian Indikator Kinerja Utama Urusan Perhubungan Pada Tahun 2018 – 2022	33
Tabel 3.3 Langkah Konkret Pencapaian Visi Presiden dalam Sektor Perhubunga, Tujuan, Sasaran dan Indikator Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024	52
Tabel 3.4 Permasalahan Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok Berdasarkan Sasaran Renstra Kementerian Perhubungan Beserta Faktor Penghambat dan Pendorong Keberhasilan Penanganannya	54
Tabel 3.5 Tujuan, Sasaran, Strategi, Arah Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat	57
Tabel 4.1 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Pelayanan Dinas Pehubungan Kota Depok Tahun 2021 – 2026	75
Tabel 5.1 Tujuan, Sasaran, Strategi dan Kebijakan	80
Tabel 6.1 Rencana Program, Kegiatan dan Pendanaan Dinas Perhubungan Kota Depok	84
Tabel 7.1 Indikator Kinerja Dinas Perhubungan Kota Depok yang Mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPJMD	90

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Keterkaitan Renstra dengan Dokumen Perencanaan lain.....	2
Gambar 1.2 Tata Cara Penyusunan Renstra PD	4
Gambar 2.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Depok.....	23
Gambar 4.1 Visi dan Misi Walikota dan Wakil Walikota Depok.....	71

BAB I PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Sektor transportasi merupakan urat nadi bagi masyarakat dalam melakukan aktivitasnya, terutama dalam kegiatan perekonomian. Suatu daerah mustahil dapat berkembang dan bertumbuh dengan baik jika tidak didukung oleh transportasi yang baik. Depok merupakan sebuah kota yang memiliki posisi yang sangat strategis berada di poros Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi). Dari posisi ini menjadikan Depok sebagai kota yang menarik untuk berinvestasi dan bermukim yang menyebabkan dampak lain yang ditimbulkan yaitu masalah transportasi antara lain kemacetan lalu lintas.

Dinas Perhubungan Kota Depok memiliki peran strategis dalam bidang transportasi dan harus mampu meningkatkan kelancaran dan keselamatan transportasi dalam rangka menciptakan transportasi Kota Depok yang nyaman sebagai implementasi visi Kota Depok yang ***Maju, Berbudaya dan Sejahtera***.

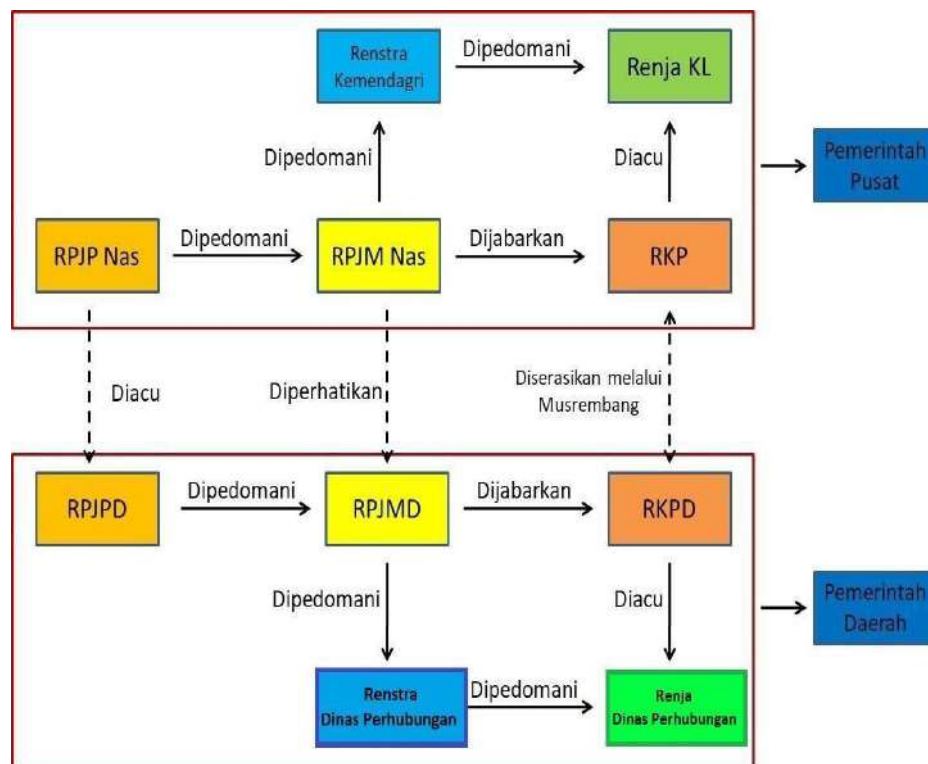
Transportasi tidak dapat dilihat secara parcial atau sektoral semata dalam perencanaan dan penanganannya. Sebagaimana transportasi yang menghubungkan satu sama lain, maka urusan transportasi atau perhubungan harus dilakukan kerjasama yang baik dengan semua pihak yang terlibat dalam urusan perencanaannya.

Sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, bahwaperencanaan pembangunan daerah disusun secara berjangka meliputi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) untuk jangka waktu 20 tahun, rencana pembangunan jangka menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana Strategis (Renstra) SKPD untuk jangka waktu 5 tahun, dan rencana pembangunan tahunan yang selanjutnya disebut Rencana Kerja

Pembangunan Daerah (RKPD) dan Rencana Kerja Satuan Kerja Perangkat Daerah (Renja SKPD). Selanjutnya sehubungan dengan terpilihnya Wali Kota dan Wakil Wali Kota Depok periode 2021-2026 dan penyusunan RPJMD Kota Depok Tahun 2021-2026 serta dalam rangka menyelaraskan perencanaan pembangunan sektor perhubungan atau transportasi, maka Dinas Perhubungan Kota Depok berkewajiban menyusun Rencana Strategis (Renstra) sesuai kewenangan, tugas dan fungsi Dinas Perhubungan yang berpedoman pada RPJMD Kota Depok Tahun 2021-2026.

Dokumen Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Depok juga memperhatikan keselarasan dengan Renstra Kementerian Perhubungan, Renstra BPTJ, Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat dan dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Depok Tahun 2012 – 2032 serta Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS).

Untuk melihat keterkaitan Renstra secara jelas dapat dilihat pada gambar 1 berikut :

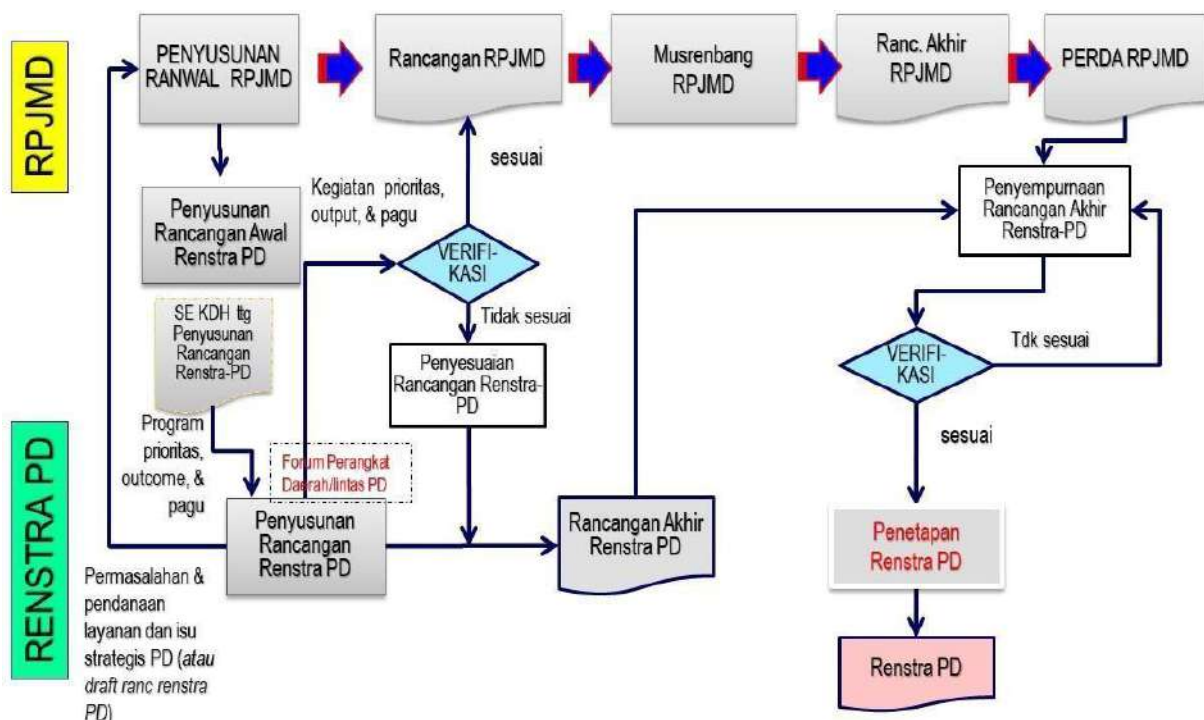


Sumber : Permendagri Nomor 54 Tahun 2010

Gambar 1.1 Keterkaitan Renstra dengan Dokumen Perencanaan lain

Pada tahun ke 2 ini, dengan melihat kondisi perkembangan transportasi di Kota Depok, adanya penyusunan kajian Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Rencana Induk Perkeretaapian dan hasil review serta evaluasi dari Bappeda dan Inspektorat Kota Depok, perlu penyesuaian beberapa hal dalam Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok ini. Penyusunan Perubahan Renstra Dishub ini juga dimaksudkan untuk menyesuaikan perubahan nomenklatur indikator subkegiatan yang diatur dalam Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023 tentang Hasil Verifikasi, validasi dan inventarisasi pemutakhiran klasifikasi, kodefikasi dan nomenklatur perencanaan pembangunan dan keuangan daerah.

Perubahan Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok Tahun 2021 – 2026 disusun berdasarkan isu strategis dan rumusan permasalahan bidang perhubungan yang terjadi di Kota Depok. Rumusan permasalahan perhubungan diperoleh dari *Focussed Group Discussion (FGD)* yang dikumpulkan oleh anggota tim penyusun Perubahan Renstra Dinas Perhubungan. Penyusunan Rencana Strategis Dinas Perhubungan dilaksanakan melalui serangkaian kegiatan yang diawali dengan Persiapan Penyusunan Renstra, Penyusunan rancangan awal, Penyusunan rancangan Renstra Perangkat Daerah, Pelaksanaan forum Perangkat Daerah/lintas Perangkat Daerah, Penyusunan Rancangan Akhir Renstra Perangkat Daerah dan Penetapan Renstra Perangkat Daerah. Secara diagramatik hal ini disajikan pada **Gambar 2** Berikut :



Sumber : Permendagri Nomor 54 Tahun 2010

Gambar 1.2 Tata Cara Penyusunan Renstra PD

1.2 LANDASAN HUKUM

Penyusunan Perubahan Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok tahun 2021-2026 dilakukan berlandaskan kepada beberapa ketentuan hukum, perundang-undangan, dan peraturan pendukung lainnya sebagai berikut:

1. Undang - Undang Nomor 15 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok dan Kotamadya Daerah Tingkat II Cilegon;
2. Undang - Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara Yang Bebas dan Bersih dari Korupsi, kolusi dan Nepotisme (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 75, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3851);
3. Undang - Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Tahun

- 2004 Nomor, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4421);
4. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJPN tahun 2005 – 2025;
 5. Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
 6. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 7. Undang – Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573)
 8. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4090);
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah;
 10. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6642);
 11. Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 136)
 12. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 112)

13. Peraturan Presiden Nomor 60 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 101)
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2013 tentang SPM Bidang Perhubungan;
15. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 70 Tahun 2019 tentang Sistem Informasi Pemerintahan daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1114);
16. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 70 Tahun 2019 tentang Sistem Informasi Pemerintahan Daerah;
17. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 90 Tahun 2019 tentang Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah;
18. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 90 Tahun 2019 tentang Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah;
19. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-3708 Tahun 2020 tentang Hasil Verifikasi dan Validasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah;
20. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 08 Tahun 2019 tentang Rencana Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2018- 2023;
21. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 02 Tahun 2011 tentang Penyusunan Rencana Pembangunan Daerah (Lembaran Daerah Kota Depok Nomor 02 Tahun 2011);
22. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 01 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Depok Tahun 2012- 2032;

23. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 05 Tahun 2016 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Depok Tahun 2006-2025;
24. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 01 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan;
25. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 04 Tahun 2020 tentang Retribusi Bidang Perhubungan;
26. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 4 Tahun 2021 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Depok;
27. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 9 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026;
28. Peraturan Walikota Depok Nomor 28 tahun 2018 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi UPTD Penerangan Jalan Umum Kelas A pada Dinas Perhubungan;
29. Peraturan Walikota Depok Nomor 29 tahun 2018 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi UPTD Pengelolaan Terminal Kelas A pada Dinas Perhubungan;
30. Peraturan Walikota Depok Nomor 30 tahun 2018 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kelas A pada Dinas Perhubungan;
31. Peraturan Walikota Depok Nomor 79 tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan;
32. Surat Edaran Walikota Depok Nomor 050/236-Bappeda Tahun 2023 tentang Penyusunan Rancangan Perubahan Rencana Strategis (RENSTRA) Perangkat Daerah Kota Depok Tahun 2021 – 2026.

1.3 MAKSUD DAN TUJUAN

MAKSUD

Perubahan Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok tahun 2021 – 2026 dimaksudkan untuk mereview, menyesuaikan dan melengkapi arah sekaligus menjadi acuan bagi seluruh aparatur serta stakeholder Dinas Perhubungan dan sebagai upaya untuk memberikan gambaran rencana tindakan dan kegiatan mendasar dengan berbagai analisis faktor – faktor internal maupun eksternal. Selain itu juga sebagai pedoman dalam melaksanakan pengawasan dan evaluasi pemerintahan daerah khususnya di bidang perhubungan guna mewujudkan visi dan misi Pemerintah Kota Depok dalam 5 (lima) tahun ke depan.

TUJUAN

Tujuan penyusunan Perubahan Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok 2021 – 2026 adalah :

1. Mereview dan Merumuskan arah kebijakan, strategi, program jangka menengah yang mengandung tujuan, sasaran, output, outcome dan indikator yang spesifik dan memiliki target yang terukur, supaya memudahkan didalam menilai kinerja Dinas Perhubungan.
2. Merumuskan kembali kebijakan penganggaran setiap tahunnya.
3. Mengidentifikasi kendala/hambatan dan kelemahan serta potensi dalam pencapaian tujuan Dinas Perhubungan
4. Memudahkan didalam mengkomunikasikan dan mensosialisasikan ke seluruh elemen internal maupun eksternal Dinas Perhubungan untuk meningkatkan komitmen dan motivasi semua pihak untuk mencapai tujuan Dinas Perhubungan.
5. Menyesuaikan indikator sub kegiatan dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-3708 Tahun 2020 tentang Hasil Verifikasi dan Validasi Pemutakhiran

Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah.

6. Meninjau kembali indikator kinerja sesuai hasil evaluasi.

7. Penyesuaian SOTK baru Dinas Perhubungan.

Dokumen Perubahan Rencana Strategis ini juga diharapkan dapat dijadikan bahan acuan untuk :

- Penyusunan Rencana Kerja Dinas Perhubungan;
- Penyusunan Rencana Kinerja Dinas Perhubungan;
- Penyusunan APBD;
- Pelaksanaan tugas, pelaporan dan pengendalian kegiatan Dinas Perhubungan;
- Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP).

1.4 SISTEMATIKA PENULISAN

Mengacu kepada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 86 Tahun 2017 tentang Tata Cara Perencanaan, Pengendalian dan Evaluasi Pembangunan Daerah, Tata cara Evaluasi Rancangan Peraturan Daerah Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, Serta Tata Cara Perubahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, Dan Rencana Kerja Pemerintah Daerah dan Kertas Kerja Reviu P-Renstra PD Tahun 2021 – 2026, maka sistematika penyusunan P-Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok tahun 2021-2026 ini disusun sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Pada sub bab ini mengemukakan secara ringkas pengertian P-Renstra Dinas Perhubungan, fungsi P-Renstra Dinas Perhubungan dalam penyelenggaraan pembangunan daerah, proses penyusunan P-Renstra Dinas Perhubungan, Keterkaitan P-Renstra Dinas Perhubungan dengan RPJMD, P-Renstra Provinsi Jawa Barat dan dengan Renja Dinas Perhubungan.

1.2 LANDASAN HUKUM

Pada sub bab ini memuat penjelasan tentang Undang – undang , peraturan pemerintah, peraturan daerah, dan ketentuan peraturan lainnya yang mengatur tentang struktur organisasi, tugas dan fungsi, kewenangan Dinas Perhubungan serta pedoman yang dijadikan acuan dalam penyusunan perencanaan dan penganggaran Dinas Perhubungan.

1.3 MAKSUD DAN TUJUAN

Memuat penjelasan tentang maksud dan tujuan dari penyusunan P-Renstra Dinas Perhubungan.

1.4 SISTEMATIKA PENULISAN

Menguraikan pokok bagasan dalam penulisan P-Renstra Dinas Perhubungan serta susunan garis besar isi dokumen.

BAB II : GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Memuat informasi tentang peran (tugas dan fungsi) Dinas Perhubungan Kota Depok dalam penyelenggaraan urusan pemerintah daerah, mengulas secara ringkas apa saja sumber daya yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Depok dalam penyelenggaraan tugas dan fungsinya, mengemukakan capaian – capaian penting yang telah dihasilkan, melalui pelaksanaan P-Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok yang telah dihasilkan melalui pelaksanaan RPJMD periode sebelumnya dan mengulas hambatan – hambatan utama yang masih dihadapi dan dinilai perlu diatasi melalui P-Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok.

2.1 TUGAS, FUNGSI DAN STRUKTUR DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Memuat penjelasan umum tentang dasar hukum pembentukan Perangkat Daerah, struktur organisasi Perangkat Daerah, serta uraian tugas dan fungsi sampai dengan satu eselon dibawah kepala Perangkat Daerah. Uraian tentang struktur organisasi Perangkat Daerah ditujukan untuk menunjukkan organisasi, jumlah personil, dan tata laksana Perangkat Daerah (proses, prosedur, mekanisme).

2.2 SUMBER DAYA DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Memuat penjelasan ringkas tentang macam

sumber daya yang dimiliki Perangkat Daerah dalam menjalankan tugas dan fungsinya, mencakup sumber daya manusia, asset/modal, dan unit usaha yang masih operasional.

2.3 KINERJA PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Bagian ini menunjukkan tingkat capaian kinerja Perangkat Daerah berdasarkan sasaran/target P-Renstra Perangkat Daerah periode sebelumnya, menurut SPM untuk urusan wajib, dan/atau indikator kinerja pelayanan Perangkat Daerah dan/atau indikator lainnya seperti SDGs atau indikator yang telah diratifikasi oleh pemerintah.

2.4 TANTANGAN DAN PELUANG PENGEMBANGAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Bagian ini mengemukakan hasil analisis terhadap P-Renstra K/L dan P-Renstra Perangkat Daerah kabupaten/kota (untuk provinsi) dan P-Renstra Perangkat Daerah Provinsi (untuk kabupaten/kota), hasil telaahan terhadap RTRW, dan hasil analisis terhadap KLHS yang berimplikasi sebagai tantangan dan peluang bagi pengembangan pelayanan Perangkat Daerah pada lima tahun mendatang. Bagian ini mengemukakan macam

pelayanan, perkiraan besaran kebutuhan pelayanan, dan arahan lokasi pengembangan pelayanan yang dibutuhkan.

BAB III : PERMASALAHAN ISU – ISU STRATEGIS DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

3.1 IDENTIFIKASI PERMASALAHAN BERDASARKAN TUGAS DAN FUNGSI PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Pada bagian ini dikemukakan permasalahan – permasalahan pelayanan Perangkat Daerah beserta faktor – faktor yang mempengaruhinya.

3.2 TELAHAH VISI, MISI, DAN PROGRAM KEPALA DAERAH DAN WAKIL KEPALA DAERAH TERPILIH

Bagian ini mengemukakan apa saja tugas dan fungsi Perangkat Daerah yang terkait dengan visi, misi serta program kepala daerah dan wakil kepala daerah terpilih.

3.3 TELAHAH RENSTRA K/L DAN P-RENSTRA

Bagian ini mengemukakan apa saja faktor – faktor penghambat ataupun faktor – faktor pendorong dari pelayanan Perangkat Daerah yang mempengaruhi permasalahan pelayanan Perangkat Daerah ditinjau dari sasaran jangka menengah P-Renstra K/L ataupun P-Renstra Perangkat Daerah provinsi/kabupaten/kota.

3.4 TELAAHAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH DAN KAJIAN LINGKUNGAN HIDUP STRATEGIS

Pada bagian ini dikemukakan apa saja faktor – faktor penghambat dan pendorong dari pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok yang mempengaruhi permasalahan pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok ditinjau dari implikasi RTRW dan KLHS.

3.5 PENENTUAN ISU – ISU STRATEGIS

Pada bagian ini direview Kembali faktor – faktor dari pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok yang mempengaruhi permasalahan pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok ditinjau dari :

Gambaran Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok;

Sasaran jangka menengah pada P-Renstra K/L;

Sasaran jangka menengah dari P-Renstra Perangkat Daerah provinsi/kabupaten/kota;

Implikasi KLHS bagi pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok.

Selanjutnya dikemukakan metoda penentuan isu-isu strategis dan hasil penentuan isu-isu strategis tersebut. Dengan demikian, pada bagian ini diperoleh informasi tentang apa saja isu strategis yang akan ditangani melalui P-Renstra Dinas Perhubungan Kota Depok tahun

rencana.

BAB IV : TUJUAN DAN SASARAN

4.1 TUJUAN DAN SASARAN JANGKA MENENGAH DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Pada bagian ini dikemukakan rumusan pernyataan tujuan dan sasaran jangka menengah Dinas Perhubungan Kota Depok.

BAB V : STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN

Pada bagian ini dikemukakan rumusan pernyataan strategi dan arah kebijakan Dinas Perhubungan Kota Depok dalam lima tahun mendatang.

BAB VI : RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN

Pada bagian ini dikemukakan rencana program dan kegiatan, indikator kinerja, kelompok sasaran dan pendanaan indikatif Dinas Perhubungan Kota Depok.

BAB VII : KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

Pada bagian ini dikemukakan indikator kinerja Dinas Perhubungan Kota Depok yang secara langsung menunjukkan kinerja yang akan dicapai Dinas Perhubungan Kota Depok dalam lima tahun mendatang sebagai komitmen untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran RPJMD.

BAB VIII : PENUTUP

BAB II

GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

2.1 TUGAS, FUNGSI, DAN STRUKTUR ORGANISASI

Dinas Perhubungan Kota Depok dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 4 Tahun 2021 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Depok. Dalam peraturan tersebut disebutkan Dinas Perhubungan menyelenggarakan Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan. Selanjutnya dalam menjalankan tugas dan fungsinya, diatur dalam Peraturan Walikota Depok nomor 79 tahun 2021 Tentang kedudukan, susunan organisasi, tugas dan fungsi serta tata kerja Dinas Perhubungan.

Dinas Perhubungan Kota Depok mempunyai tugas membantu Walikota melaksanakan urusan Pemerintahan bidang Perhubungan dan tugas pembantuan yang diberikan kepada Kota dengan fungsi sebagai berikut :

1. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
2. Pelaksanaan kebijakan teknis bidang perhubungan;
3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan sesuai dengan lingkup tugasnya;
4. Pelaksanaan administrasi dinas;
5. Pelaksanaan tugas lain sesuai bidang tugasnya yang diberikan oleh Pimpinan.

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan terdiri dari:

1. Kepala Dinas
2. Sekretarias membawahi 3 (tiga) Sub Bagian terdiri dari:
 - a. Sub. Bagian Umum dan Kepegawaian
 - b. Sub. Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan

- c. Sub. Bagian Keuangan dan Aset
- 3. Bidang Lalu Lintas membawahi 2 (dua) Seksi terdiri dari:
 - a. Seksi Prasarana Lalu Lintas dan Perlengkapan Jalan; dan
 - b. Seksi Perencanaan, Analisis dan Pengembangan Lalu Lintas
- 4. Bidang Angkutan membawahi 2 (dua) Seksi terdiri dari:
 - a. Seksi Angkutan Penumpang Dalam Kota; dan
 - b. Seksi Angkutan Lintas Batas.
- 5. Bidang Bimbingan Keselamatan dan Ketertiban membawahi 2 (dua) Seksi terdiri dari:
 - a. Seksi Ketertiban Lalu Lintas dan Perparkiran; dan
 - b. Seksi Keselamatan dan Pengawasan Lalu Lintas.
- 6. Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) terdiri dari :
 - 1) UPT Penerangan Jalan Umum
 - 2) UPT Pengujian Kendaraan Bermotor
 - 3) UPT Terminal
- 7. Kelompok Jabatan Fungsional

2.1.1 Kepala Dinas

Mempunyai tugas pokok melaksanakan, merumuskan, menyelenggarakan, membina dan mengevaluasi penyusunan dan pelaksanaan urusan pemerintahan dan tugas pembantuan di bidang perhubungan. Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut, Kepala Dinas mempunyai fungsi :

- a. Pembinaan, pengawasan dan pengendalian penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Dinas sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD);
- b. Perumusan kebijakan, penyelenggaraan, pemantauan dan evaluasi, pembinaan dan pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM);
- c. Pelaksanaan kebijakan, penyelenggaraan, pemantauan dan evaluasi serta pengawasan di bidang teknis meliputi bidang

- lalu lintas, bidang bimbingan keselamatan dan ketertiban, bidang angkutan dan unit pelaksana teknis dinas;
- d. Pembinaan, pengkoordinasian serta penyelarasan penyelenggaraan system transportasi kota;
 - e. Pelaksanaan pembinaan, pengawasan dan pengendalian urusan kesekretariatan, kepegawaian dan rumah tangga Dinas;
 - f. Pelaksanaan pembinaan, pengawasan dan pengendalian penggunaan anggaran dinas;
 - g. Pelaksanaan pembinaan, pengawasan dan pengendalian Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP);
 - h. Pelaksanaan pembinaan, pengawasan dan pengendalian produk hukum sesuai dengan bidang tugasnya ; dan
 - i. Pelaksanaan tugas lain sesuai dengan bidang tugasnya yang diberikan oleh Pimpinan.

2.1.2 Sekretaris Dinas

Sekretariat dipimpin oleh Sekretaris Dinas, yang mempunyai tugas melaksanakan administrasi umum, pengkoordinasian perencanaan dan evaluasi serta pengelolaan keuangan Dinas, yang menyelenggarakan fungsi:

- a. penyusunan program kerja sekretariat sesuai dengan Renstra Dinas;
- b. penghimpunan dan pengolahan data, dan penyusunan Renstra Dinas;
- c. penyelenggaraan administrasi umum;
- d. penyusunan evaluasi dan laporan;
- e. penyelenggaraan upaya pemecahan masalah sekretariat;
- f. pengkoordinasian upaya pemecahan masalah kesekretariat

dan Dinas;

- g. penyelenggaraan perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, evaluasi dan pelaporan kegiatan Sekretariat;
- h. pengoordinasian perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, evaluasi dan pelaporan kegiatan Dinas;
- i. penyelenggaraan urusan umum, kepegawaian, kerumahtanggaan, asset Dinas dan pengoordinasian perencanaan dinas;
- j. pengelola keuangan Dinas;
- k. penyelenggaraan analisis dan pengembangan kinerja Sekretariat ;
- l. pengoordinasian analisis dan pengembangan kinerja Dinas; dan
- m. pelaksanaan tugas-tugas lain sesuai bidang tugasnya yang diberikan oleh pimpinan.

Sekretariat terdiri dari :

- Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
- Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan; dan
- Sub Bagian Keuangan dan Aset.

2.1.3 Bidang Lalu Lintas

Bidang Lalu Lintas mempunyai tugas merencanakan operasional, mengelola, mengkoordinasikan, mengendalikan, mengevaluasi dan melaporkan urusan pemerintahan dibidang lalu lintas. Bidang Lalu Lintas menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyusunan rencana kerja Bidang Lalu Lintas mengacu pada rencana strategis Dinas;
- b. Perumusan bahan kebijakan teknis di bidang lalu lintas;

- c. Pelaksanaan penyelenggaraan dan pelayanan di bidang lalu lintas dan perkeretaapian kota;
- d. Pembinaan, pengawasan, dan pengendalian kegiatan Bidang Lalu Lintas;
- e. Penyusunan laporan dan evaluasi kegiatan penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas;
- f. Pelaksanaan tugas lain sesuai bidang tugasnya yang diberikan oleh Pimpinan.

Bidang Lalu Lintas terdiri dari :

- Seksi Prasarana Lalu Lintas dan Perlengkapan Jalan;
- Seksi Perencanaan, Analisis dan Pengembangan Lalu Lintas

2.1.4 Bidang Angkutan

Bidang angkutan mempunyai tugas merencanakan operasional, mengelola, mengkoordinasikan, mengendalikan, mengevaluasi dan melaporkan urusan perhubungan di bidang angkutan. Bidang angkutan menyelenggarakan fungsi :

- a. Penyusunan rencana kerja Bidang Angkutan mengacu pada rencana strategis Dinas;
- b. Perumusan bahan kebijakan teknis di bidang angkutan;
- c. Pelayanan dan penyelenggaraan angkutan dan/atau barang;
- d. Pembinaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan Bidang Angkutan;
- e. Pembinaan teknis penyelenggaraan terminal dan pengujian kendaraan bermotor;
- f. Penyusunan laporan dan evaluasi kegiatan penyelenggaraan Bidang Angkutan;

g. Pelaksanaan tugas lain sesuai bidang tugasnya yang diberikan oleh Pimpinan.

Bidang Angkutan terdiri dari :

- Seksi Angkutan Penumpang Dalam Kota;
- Seksi Angkutan Lintas Batas.

2.1.5 Bidang Bimbingan Keselamatan dan Ketertiban

Bidang bimbingan keselamatan dan ketertiban mempunyai tugas melaksanakan, merencanakan operasional, mengelola, mengoordinasikan, mengendalikan, mengevaluasi dan melaporkan urusan pemerintahan di bidang bimbingan keselamatan dan ketertiban. Bidang Bimbingan Keselamatan dan Ketertiban menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyusunan rencana kerja bidang bimbingan keselamatan dan ketertiban mengacu pada Rencana Strategis Dinas;
- b. Perumusan bahan kebijakan teknis di bidang bimbingan keselamatan dan ketertiban;
- c. Penyelenggaraan bimbingan keselamatan dan ketertiban pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. Penyusunan laporan dan evaluasi kegiatan penyelenggaraan Bidang bimbingan keselamatan dan ketertiban;
- e. Pelaksanaan tugas lain sesuai bidang tugasnya yang diberikan oleh Pimpinan.

Bidang Bimbingan Keselamatan dan Ketertiban terdiri dari :

- Seksi Ketertiban Lalu Lintas dan Perparkiran
- Seksi Keselamatan dan Pengawasan Lalu Lintas.

2.1.6 Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD)

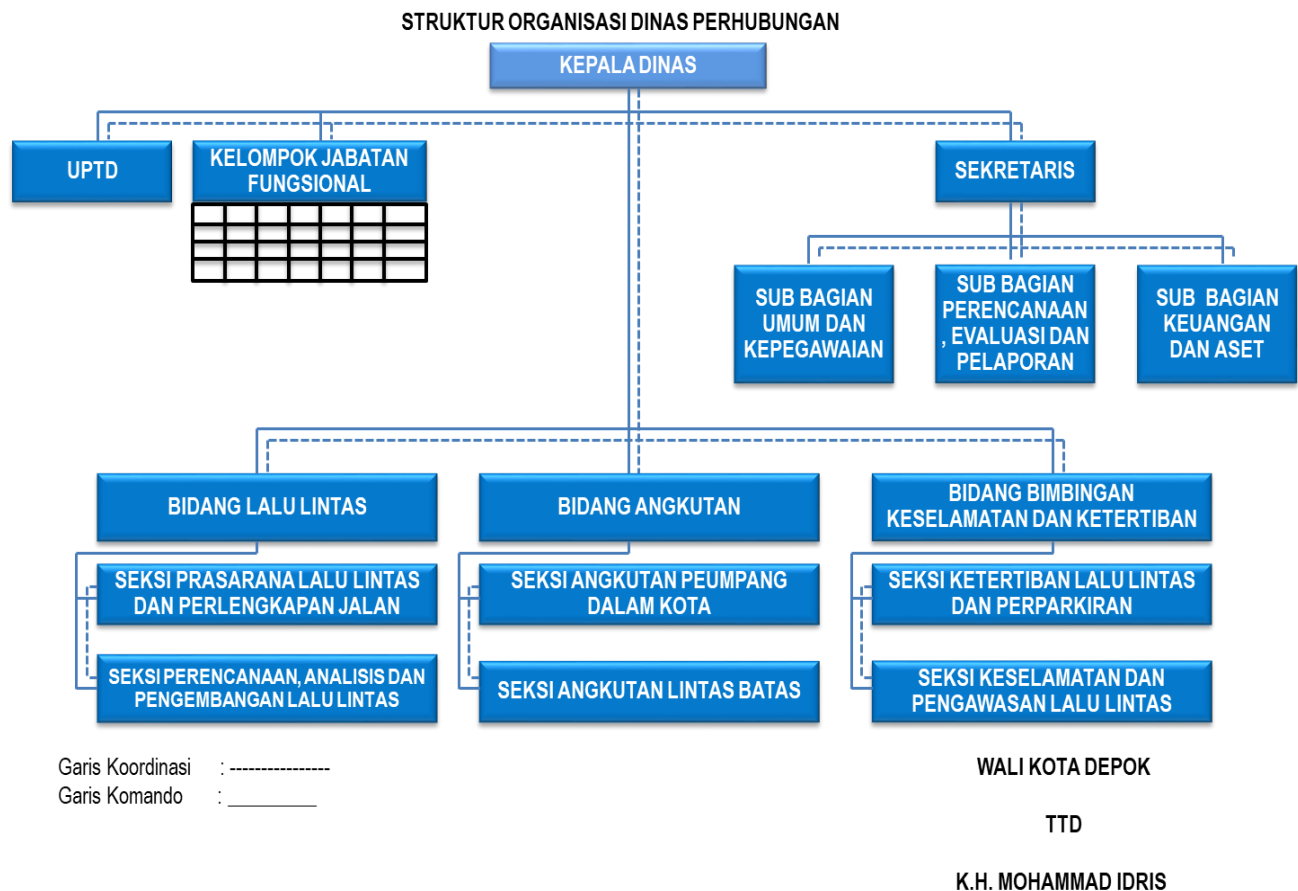
Untuk menyelenggarakan sebagian tugas Dinas di bidang perhubungan dibentuk UPT pada Dinas sesuai dengan kebutuhan. Pembentukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi UPTD sebagaimana dimaksud ditetapkan lebih lanjut dengan Peraturan Wali Kota tersendiri. Di Dinas Perhubungan terdapat 3 UPTD yaitu :

- UPT Penerangan Jalan Umum
- UPT Pengujian Kendaraan Bermotor
- UPT Terminal

2.1.7 Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas pokok melaksanakan Sebagian kegiatan Dinas secara professional sesuai dengan kebutuhan. Kelompok Jabatan Fungsional dalam melaksanakan tugasnya di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Kelompok Jabatan Fungsional terdiri atas sejumlah tenaga dalam jenjang jabatan fungsional yang terbagi dalam berbagai kelompok sesuai dengan bidang keahlian dan ketrampilan. Setiap kelompok dipimpin oleh seorang tenaga fungsional senior yang ditunjuk diantara tenaga fungsional yang ada di Lingkungan Dinas. Jumlah Jabatan Fungsional ditentukan berdasarkan sifat, jenis, kebutuhan dan beban kerja. Jenis dan jenjang jabatan fungsional, diatur sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

LAMPIRAN PERATURAN WALI KOTA DEPOK
NOMOR 79 TAHUN 2021
TENTANG KEDUDUKAN, SUSUNAN ORGANISASI, TUGAS DAN FUNGSI, SERTA TATA CARA KERJA DINAS PERHUBUNGAN



Sumber : Perwal Kota Depok No 79 Tahun 2021

Gambar 2.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Depok

2.2 SUMBER DAYA DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

2.2.1 Sumber Daya Manusia

Dinas Perhubungan Kota Depok Provinsi Jawa Barat berlokasi di Jalan Perhubungan Nomor 50 , Jatimulya, Cilodong, Depok, Jawa Barat. Dinas Perhubungan sebagai instansi teknis yang bergerak di bidang transportasi, memiliki sumber daya manusia yang terdiri dari Aparatur Sipil Negara dan Non ASN dengan jumlah seperti dalam tabel berikut ini :

Tabel 2.1 Jumlah Pegawai Menurut Pendidikan

Tingkat Pendidikan Status Pegawai	S.2	S.1	DIPLOMA	SLTA	SLTP	SD	JUMLAH
PNS	6	24	13	64	4	3	114

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Dari tabel diatas dapat dilihat tingkat pendidikan yang terbanyak adalah SLTA sebanyak 56%. Hal ini menjadi tugas Dinas Perhubungan dalam mendorong pegawai untuk terus meningkatkan tingkat pendidikannya dan pengetahuannya baik melalui pendidikan formal maupun pelatihan pelatihan yang sesuai dengan tugas dan fungsi sehingga kinerja pegawai Dinas Perhubungan terus meningkat.

Tabel 2.2 Jumlah Pegawai Menurut Pangkat, Golongan dan Ruang

Pangkat	Golongan	Ruang	Jumlah
Pembina Utama	IV	E	
Pembina Utama Madya	IV	D	
Pembina Utama Muda	IV	C	1
Pembina Tingkat I	IV	B	1
Pembina	IV	A	5
Penata Tingkat I	III	D	12
Penata	III	C	4
Penata Muda Tingkat I	III	B	15
Penata Muda	III	A	37
Pengatur Tingkat I	II	D	26
Pengatur	II	C	7
Pengatur Muda Tingkat I	II	B	1
Pengatur Muda	II	A	3
Juru Tingkat I	I	D	2
Juru	I	C	
Juru Muda Tingkat I	I	B	
Juru Muda	I	A	
Jumlah PNS			114

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Dari tabel diatas diketahui dari jumlah PNS seluruhnya 114 orang, jumlah terbanyak dengan pangkat dan golongan IIIa.

Tabel 2.3 Jumlah Pegawai Per Bagian/Seksi/Unit

UNIT KERJA	PNS	
Kepala Dinas	1	
Sekretaris	1	
Kasubag Umum dan Kepegawaian	1	
Staf		2
Kasubag PEP	1	
Staf		2
Kasubag Keuangan dan Aset	1	
Staf		11
Kabid Angkutan	1	
Kasie Angkutan Lintas Batas	1	
Staf		1
Kasie Angkutan Dalam Kota	1	
Staf		4
Kabid Lalin	1	
Kasie Prasarana Lalin	1	
Staf		5
Kasi PAP Lalin	1	
Staf		6
Kabid Bimkestib	1	
Kasie Ketertiban Lalu Lintas dan Perparkiran	1	
Staf		8
Kasie Keselamatan dan Pengawasan Lalu Lintas	1	
Staf		18
Kepala UPT PJU	1	
Kasubag TU UPT PJU	1	
Staf		6
Kepala UPT PKB	1	
Kasubag TU UPT PKB	1	
Staf		16
Kepala UPT Terminal	1	
Kasubag TU UPT Terminal	1	
Staf		15
	20	94
TOTAL		114

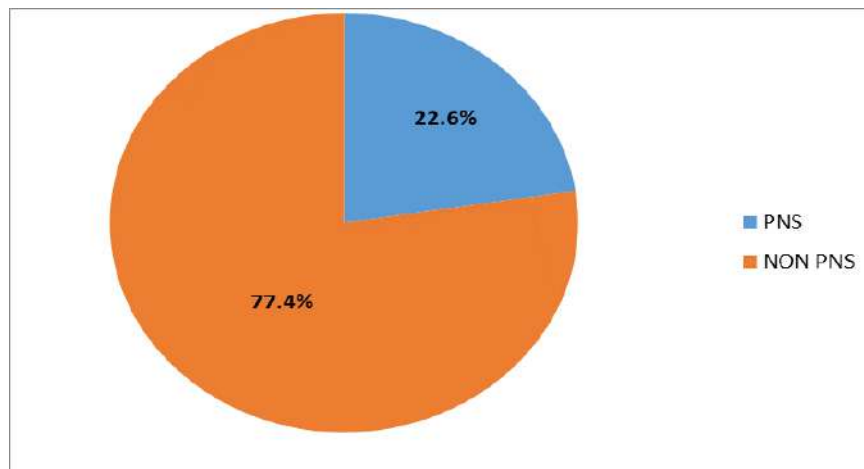
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Tabel 2.4 Jumlah Pegawai Non ASN Per Unit

No	Unit	Jumlah
1	Sekretariat	
	Petugas Kebersihan	10
	Petugas Keamanan	8
2	Bidang Lalu Lintas	18
3	Bidang Angkutan	4
4	Bidang Bimkestib	228
5	UPT PKB	16
6	UPT PJU	13
7	UPT TERMINAL	
	Petugas Gatur	79
	Petugas Kebersihan	10
TOTAL		386

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Gambar 2.2 Perbandingan Jumlah ASN dan Non ASN Dinas Perhubungan



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Dari data diatas dapat dilihat bahwa jumlah nonasn lebih banyak dibanding dengan jumlah PNS. Hal ini karena untuk memenuhi kebutuhan pegawai terutama yang bersifat teknis dan petugas pengawas lalu lintas. Setiap tahun Dinas Perhubungan mengajukan formasi penambahan pegawai untuk memenuhi kebutuhan pegawai ke BKPSDM akan tetapi penambahan yang ada belum bisa menutup kebutuhan tersebut.

Selanjutnya, operasional Dinas Perhubungan Kota Depok didukung dengan sejumlah alat transportasi dan sarana prasarana lainnya dengan perincian sebagai berikut :

Tabel 2.5 Daftar kendaraan Dinas Perhubungan Kota Depok per 2021

NO	JENIS KENDARAAN	MERK/TYPE	NO POLISI	TAHUN PEROLEHAN
1	2	3	4	5
1	Truck Crane	Toyota/Dyna Long	B 9163 UQ	2004
2	Truck + Attachment	Toyota/DYNA 240	B 9172 UQ	2005
3	Ligh Truck	Toyota/DYNA LT 125 PS	B 9192 UQ	2006
4	Pick Up	Toyota/Hilux	B 9246 UQ	2010
5	Truck Crane	Hino /Tronton Crane	B 9253 UQ	2011
6	Mini Bus (Penumpang 14 Orang Kebawah)	Toyota Avanza	B 1062 EQN	2011
7	Pick Up	Toyota Hilux	B 9271 UQ	2012
8	Truck Crane	Hino	B 9012 ZOQ	2014
9	Truck Crane	Hino Light Truck	B 9001 ZOQ	2014
10	Jeep	KIA Sportage	B 1004 ZQH	2014
11	Mini Bus (Penumpang 14 Orang Kebawah)	ISUZU Turbo LS	B 1032 ZQN	2014
12	Mini Bus (Penumpang 14 Orang Kebawah)	ISUZU Turbo LS	B 1033 ZQN	2014
13	Station Wagon	TOYOTA Rush	B 1049 ZQN	2014
14	Station Wagon	TOYOTA Rush 1.5S AT	B 1093 ZQN	2015
15	Station Wagon	NISSAN GRAND LIVINA 1.5 X GEAR (4X2) AT	B 1160 ZQN	2016
16	Mini Bus (Penumpang 14 Orang Kebawah)	SUZUKI GRAND VITARA	B 1012 ZQH	2016
17	Pick Up	Toyota Hilux	B 9041 ZTA	2016
18	Pick Up	Nissan Double Cabin	B 9015 ZSC	2016
19	Truck Crane	Isuzu Crane PJU	B 9006 ZJA	2017
20	Truck Crane	Hino Light Truck	B 9056 ZOQ	2019
21	Station Wagon	Nissan All new Livina	B 1214 ZQN	2020
22	Station Wagon	Nissan All new Livina	B 1216 ZQN	2020
23	Mini Bus (Penumpang 14 Orang Kebawah)	ISUZU NLR 55B LX	B 7022 EPA	2022
24	Mobil Patroli	Honda HRV	B 1144 EQN	2022

25	Mobil Patroli	Honda HRV	B 1146 EQN	2022
26	Sepeda Motor	Honda Supra Fit	B 3645 UQ	2004
27	Sepeda Motor	Suzuki Smash	B 3719 UQ	2005
28	Sepeda Motor	Suzuki Smash	B 3810 UQ	2005
29	Sepeda Motor	Honda Tiger	B 3969 UQ	2008
30	Sepeda Motor	Kawasaki/Ninja	B 6273 ZQA	2014
31	Sepeda Motor	Kawasaki/Ninja	B 6274 ZQA	2014
32	Sepeda Motor	Honda / Blade	B 6217 ZQA	2014
33	Sepeda Motor	Honda / Blade	B 6218 ZQA	2014
34	Sepeda Motor	Suzuki/Inazumi	B 6272 ZQA	2014
35	Sepeda Motor	Yamaha Xeon	B 6333 ZQA	2015
36	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6459 ZQA	2016
37	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6460 ZQA	2016
38	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6461 ZQA	2016
39	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6462 ZQA	2016
40	Sepeda Motor	HONDA NEW BEAT ESP CW	B 6495 ZQA	2016
41	Sepeda Motor	HONDA NEW BEAT ESP CW	B 6499 ZQA	2016
42	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6612 ZQA	2019
43	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6613 ZQA	2019
44	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6614 ZQA	2019
45	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6615 ZQA	2019
46	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6623 ZQA	2020
47	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6627 ZQA	2020
48	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6629 ZQA	2020
49	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6630 ZQA	2020
50	Sepeda Motor	Yamaha Nmax	B 6632 ZQA	2020
51	Sepeda Motor	Kawasaki LX150H	B 6655 ZQA	2021
52	Sepeda Motor	Kawasaki LX150H	B 6656 ZQA	2021
53	Sepeda Motor	Kawasaki LX150H	B 6657 ZQA	2021

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Dari tabel diatas dapat dilihat jumlah kendaraan di Dinas Perhubungan cukup banyak akan tetapi belum bisa memenuhi semua kebutuhan operasional. Kendaraan yang dibutuhkan mendesak yaitu mobil derek, mobil crane baik untuk kebutuhan pelayanan PJU maupun perlengkapan jalan lainnya, mobil pickup untuk operasional bidang lalu lintas dan bimkestib serta bis sekolah untuk layanan angkutan anak sekolah di Kota Depok.

2.3 KINERJA PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

2.3.1 Indikator Kinerja

Kinerja pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok diukur berdasarkan beberapa indikator, yaitu :

- a. 10 Indikator Kinerja Kunci (IKK);
- b. 3 Indikator Kinerja Utama (IKU).

Evaluasi pengukuran kinerja ini bertujuan untuk mengetahui tingkat keberhasilan dan kegagalan di masa lalu sehingga bisa diperbaiki di masa yang akan datang

Capaian kinerja pelayanan yang telah dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Depok selama beberapa tahun ke belakang dapat dilihat pada Tabel 2.6 dibawah ini :

Tabel 2.6 Pencapaian Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok

No	Indikator Kinerja sesuai Tugas dan Fungsi	Target NSPK	Target IKK	Target Indikator Lainnya	Target Renstra Tahun ke					Realisasi Capaian Tahun ke					Rasio Capaian pada Tahun ke				
					1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)	1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)	1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1	Jumlah arus penumpang angkutan umum (orang)				176,863,472	189,178,402	202,350,816	25,000,000	27,000,000	141,947,703	80,673,259	21,609,727	18,509,715	29,561,242	80%	43%	11%	74%	109%
2	Rasio ijin trayek (nilai)				0.0025	0.0024	0.0023	0.0022	0.0022	0.0012	0.0021	0.0021	0.0021	0.0023	48%	88%	91%	93%	105%
3	Jumlah uji kir angkutan umum (unit)				18,549	18,549	18,549	12,000	12,500	14,896	14,305	10,421	10,949	10,025	80%	77%	56%	91%	80%
4	Jumlah Terminal Bis (lokasi)				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	100%	100%	100%	100%	100%
5	Persentase layanan angkutan darat (persen)				N/A	N/A	N/A	N/A	0.04%	0,004%	0,007%	0,03%	0.07%	0.013%	N/A	N/A	N/A	N/A	33%
6	Persentase kepemilikan KIR angkutan umum (persen)				0.39%	0.39%	0.39%	0.39%	0.43%	0,41%	0,29%	0,71%	0.52%	0.54%	95%	126%	18%	67%	74%
7	Pemasangan Rambu-rambu (persen)				7.23%	7.23%	7.23%	7.23%	7.23%	5.46%	1.73%	1.36%	8.35%	9.08%	76%	24%	19%	115%	126%
8	Rasio panjang jalan per jumlah kendaraan (nilai)				N/A	N/A	N/A	0.0013	0.0013	0.0017	0.0015	0.0014	0.0013	0.0017	N/A	N/A	N/A	100%	133%
9	Jumlah orang yang terangkut angkutan umum (orang)				176,863,472	189,178,402	202,350,816	25,000,000	27,000,000	141,947,703	80,673,259	21,609,727	18,509,715	29,561,242	80%	43%	11%	74%	109%
10	Jumlah orang melalui terminal per tahun (orang)				N/A	N/A	N/A	4,400,000	4,500,000	6,556,386	7,823,157	4,394,083	3,810,029	4,136,472	N/A	N/A	N/A	87%	92%

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok, data telah diolah

Dari tabel diatas dapat dilihat pencapaian kinerja Dinas Perhubungan di tahun tahun sebelumnya dan dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Jumlah arus penumpang angkutan umum

Jumlah arus penumpang angkutan umum yang mengalami penurunan secara signifikan yaitu pada tahun 2019 dan tahun 2020. Pada tahun tersebut masih menggunakan target Renstra periode sebelumnya yaitu 2016-2021 sedangkan kondisi angkutan umum sudah semakin turun akibat adanya angkutan online yang semakin berkembang sehingga terjadi penurunan jumlah angkutan umum yang beralih ke angkutan online. Pada tahun 2020 dengan terjadinya pandemic covid yang diiringi dengan adanya kebijakan pembatasan kegiatan, memperburuk kondisi angkutan umum dan menurunnya jumlah penumpang angkutan umum.

2. Rasio ijin trayek

Rasio ijin trayek menggunakan rumus jumlah ijin trayek dibagi jumlah penduduk. Realisasi tidak ada gap yang signifikan karena telah diperbaiki target. Tahun 2018 capaian rendah karena angkutan yang mengurus ijin trayek semakin menurun seiring dengan perkembangan angkutan online.

3. Jumlah uji kir angkutan umum

Adalah jumlah yang melaksanakan uji kir. Tidak ada gap yang besar kecuali di tahun 2019 dan 2020 karena adanya pandemic covid 19 dan pelayanan uji kir sempat ditutup selama 3 bulan dan juga dilakukan pembatasan.

4. Jumlah Terminal

Ada 2 terminal yang dikelola oleh Dinas Perhubungan.

5. Persentase layanan angkutan darat

Pada renstra tahun sebelumnya tidak ada target kinerja untuk persentase layanan angkutan darat. Pada tahun 2022, capaian realisasi dibawah 50% yaitu 33%. Hal ini disebabkan jumlah angkutan umum semakin menurun dan jumlah penumpang angkutan umum sudah mulai naik setelah pandemic covid.

6. Persentase kepemilikan KIR angkutan umum

Ada gap penurunan kinerja di tahun 2020, hal ini disebabkan adanya pembatasan baik pelayanan pada masa pandemic covid 19. Pelayanan uji kir ini juga sempat ditutup selama 3 bulan.

7. Pemasangan Rambu-rambu

Pemasangan rambu rambu ini sangat bergantung pada ketersediaan anggaran. Ada gap penurunan kinerja pada tahun 2019 dan tahun 2020 disebabkan karena adanya pandemic covid 19 dan adanya refocusing/ pengurangan anggaran.

8. Rasio panjang jalan per jumlah kendaraan

Realisasi capaiannya lebih dari 100% dengan rumus = $\text{Jumlah angkutan darat} : \text{Jumlah penumpang angkutan darat} \times 100\%$
(3954:29.561.242) x100%. Data jumlah angkutan darat diambil dr data Badan Pendapatan Daerah propinsi Jawa Barat.

9. Jumlah orang yang terangkut angkutan umum

Jumlah penumpang angkutan umum yang mengalami penurunan secara signifikan yaitu pada tahun 2019 dan tahun 2020. Pada tahun tersebut masih menggunakan target Renstra periode sebelumnya yaitu 2016-2021 sedangkan kondisi angkutan umum sudah semakin turun akibat adanya angkutan online yang semakin berkembang sehingga terjadi penurunan jumlah angkutan umum yang beralih ke angkutan online. Pada tahun 2020 dengan terjadinya pandemic covid yang diiringi dengan adanya kebijakan pembatasan kegiatan, memperburuk kondisi angkutan umum dan menurunkan jumlah penumpang angkutan umum.

10. Jumlah orang melalui terminal per tahun

Tidak ada gap yang tinggi antara target dan capaian kinerja. Jumlah penumpang yang melalui terminal juga meningkat dengan telah beroperasinya terminal jatijajar.

Tabel 2.7 Capaian Indikator Kinerja Utama Urusan Perhubungan Pada Tahun 2018 – 2022

No	Indikator Kinerja Utama Dishub	Target Renstra Tahun ke					Realisasi Capaian Tahun ke					Rasio Capaian pada Tahun ke				
		1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)	1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)	1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)
1	V/C ratio	n/a	n/a	n/a	n/a	0,77	n/a	0,82	0,78	0,78	0,77	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	100%
2	Modal Share	26,75%	28,61%	30,61%	32,74%	18%	21,80%	23,17%	17,10%	18,32%	14,46%	81,50%	80,99%	55,86%	55,96%	80,33%
3	Nilai Sakip	n/a	n/a	n/a	n/a	70	n/a	n/a	n/a	n/a	70,75	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	#VALUE!	101%

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Dari capaian indikator kinerja utama diatas dapat dievaluasi sebagai berikut :

1. Indikator kinerja V/C Ratio

Tingkat pelayanan jalan dapat diukur salah satunya dengan Volume Capacity Ratio (VC ratio) dengan rumus :

VCR = V/C

Keterangan :

- VCR : Volume kapasitas ratio (nilai tingkat pelayanan)
- V : Volume lalu lintas (smp/jam)
- C : Kapasitas ruas jalan (smp/jam)

Dinas Perhubungan pada tahun 2022, memiliki target v/c ratio 0,77 realisasi 0,77 dengan capaian 100%. Realisasi tersebut didapat dari hasil kajian kinerja ruas yang rinciannya dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 2.8 kinerja ruas jalan

No.	Nama Ruas Jalan	Tipe Jalan	Kapasitas	Volume	V/C Rasio	Kecepatan	V/C Rasio Rata - Rata	Kecepatan Rata - Rata	Level Of Service
1	Jl. Margonda Raya	6/2D	9608.26	8775.54	0.91	30.07	0.77	26.86	D (Mendekati arus yang tidak stabil dimana hampir seluruh pengemudi akan dibatasi (terganggu). Volume pelayanan berkaitan dengan kapasitas yang dapat ditolerir)
2	Jl. Raya Bogor	4/2D	6490.06	6187.19	0.95	33.45			
3	Jl. Siliwangi	2/2D	2859.03	1772.60	0.62	32.54			
4	Jl. Sawangan Raya	2/2UD	3652.84	3384.97	0.93	22.87			
5	Jl. Parung Raya	4/2D	6365.30	5728.77	0.90	19.90			
6	Jl. Cinere	4/2D	6532.81	5683.54	0.87	21.92			
7	Jl. Ir. H. Juanda	4/2D	6700.32	6164.29	0.92	27.48			
8	Jl. Ar. Hakim	4/2D	6566.31	5844.02	0.89	23.01			
9	Jl. Boulevard GDC	4/2 D	6298.40	2071.56	0.42	29.13			
10	Jalan Radar Auri	2/2UD	2371.62	1565.27	0.66	26.45			
11	Jalan Raya Krukut	2/2UD	1911.58	1261.64	0.66	28.61			
12	Jalan Dewi Sartika	4/2 D	6365.30	4646.67	0.73	29.04			
13	Jl. Andara Raya	2/2UD	506	266	0.53	30.03			

Sumber : kajian kinerja ruas jalan dan persimpangan Bidang Lalu Lintas tahun 2022

Pencapaian target indikator kinerja v/c ratio dilakukan dengan kolaborasi antara Dinas Perhubungan dan Dinas PUPR. Beberapa upaya yang dilakukan adalah sebagai berikut :

- a. Telah dilaksanakannya serah terima ruas jalan GDC ke Pemerintah Kota Depok, sehingga bisa dilakukan intervensi dengan perbaikan jembatan GDC dan ruas jalan yang rusak oleh Dinas dan berdampak pada kondisi lalu lintas lebih lancar

- b. Adanya peningkatan jalan Komjen Pol M jasin (Akses UI) yang berdampak dan mempengaruhi volume lalu lintas dan kapasitas jalan menjadi lebih optimal sehingga kinerja ruas menjadi lebih baik.
- c. Dilakukannya manajemen rekayasa lalu lintas di Simpang Sengon dengan tujuan mengurangi pergerakan crossing sehingga meminimumkan tundaan dan memperlancar arus lalu lintas.
- d. Adanya peningkatan jalan di ruas jalan Kartini oleh Dinas PUPR yang berpengaruh pada kapasitas jalan menjadi meningkat dan arus lalu lintas menjadi lebih lancar
- e. Telah dioperasikan akses tol Cijago Sesi 3 sehingga volume lalu lintas dari barat ke tengah dan timur Kota Depok dapat terurai dengan terdistribusinya perjalanan segmen Limo Cinere menuju Beji atau sebaliknya
- f. Dilaksanakannya manajemen penanganan di Simpang Gong Sibolong (Jalan Tanah Baru) dengan peningkatan kapasitas ruas jalan melalui pelebaran jalan.
- g. Adanya pengembangan infrastruktur dan teknologi (ATCS) dalam pemantauan arus lalu lintas dan simpang yang dapat berfungsi mengatasi kepadatan arus lalu lintas di simpang melalui pengaturan siklus secara adaptif terhadap antrian dan tundaan.
- h. Tersusunnya kajian Masterplan Transportasi untuk perbaikan perencanaan transportasi di Kota Depok
- i. Tersedianya anggaran penyediaan perlengkapan jalan (rambu, marka dan PJU) yang berfungsi memberikan arah di ruas jalan serta meningkatkan keselamatan pengguna jalan sehingga mengurangi hambatan di ruas jalan dan memperlancar arus lalu lintas. Pengadaan dan pemeliharaan PJU menjadi faktor pendorong tercapainya indikator sasaran VC Ratio. Walaupun Dengan adanya PJU, ruas jalan menjadi terang dan kendaraan bisa lebih lancar dan tingkat keselamatan juga lebih meningkat. Berikut jumlah eksisting PJU di Kota Depok :



Tabel 2.9 Data Jumlah Eksisting PJU di Kota Depok

Kecamatan	Eksisting s/d 2017	2018	2019	2020	kelura han 2020	2021	kelur ahan 2021	2022	kelurahan 2022	Total Real
BEJI	1.019		33			84		80	30	1.246
BOJONGSARI	550	2	56			108		62	10	788
CILODONG	600		118		30	20	24	44	31	867
CIMANGGIS	1.369		97			103		108	6	1.683
CINERE	393	1	29			23		73		519
CIPAYUNG	388	48	81			35		27		579
LIMO	599		26			20		35		680
PANCORAN MAS	1.195	1	98	11		48	16	38	28	1.435
SAWANGAN	1.002		72			121		115	47	1.357
SUKMAJAYA	1.335	1	48			6		54		1.444
TAPOS	574		49	55	23	27		54	48	830
TOTAL	9.024	53	707	66	53	595	40	690	200	11.428
TOTAL PERUMAHAN										4.147
TOTAL KESELURUHAN										15.575

Sumber : pengolahan data UPT PJU tahun 2022

- j. Adanya petugas pengawas arus lalu lintas yang membantu mengawasi arus lalu lintas dan melaporkannya sebagai bahan kebijakan lebih lanjut.
- k. Adanya penertiban parkir liar di badan jalan bekerjasama dengan Polres Kota Depok untuk mengurangi hambatan samping di ruas jalan sehingga arus lalu lintas menjadi lebih lancar.

2. Indikator kinerja Moda Share

Persentase perjalanan penduduk menggunakan sarana kendaraan umum (**Moda Share**) yaitu dengan membandingkan jumlah perjalanan menggunakan angkutan umum per hari dengan total keseluruhan perjalanan per hari. Di Kota Depok dari tahun ke tahun semakin menurun jumlah penggunaan kendaraan umum. hal ini disebabkan beberapa hal yaitu :

- a. Hal ini terjadi dikarenakan masyarakat semakin ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Banyaknya jumlah penggunaan sepeda motor oleh masyarakat (akibat dari mudahnya skema pembiayaan/pembelian sepeda motor) juga turut mempengaruhi penggunaan moda transportasi umum. Berdasarkan data dari Badan Pendapatan Daerah Provinsi Jawa Barat, kenaikan jumlah kendaraan bermotor dua dari 918.025 (2021) menjadi 925.491 (2022) dan jumlah kendaraan pribadi dari 1.117.459 (2021) menjadi 1.132.673 (2022) dibandingkan dengan jumlah kendaraan



umum yang justru menurun dari 5.518 menjadi 4.641 mengindikasikan masyarakat semakin memilih kendaraan bermotor dua dan pribadi untuk melakukan aktifitasnya dibandingkan dengan angkutan umum.

- b. Rendahnya pertumbuhan investasi infrastruktur transportasi perkotaan dibandingkan dengan pertumbuhan pergerakannya (akibat pertumbuhan penduduk dan ekonomi).
- c. Kurangnya konektivitas antara pusat dan sub pusat pelayanan kota. Hal ini akibat dari distribusi pelayanan kota dan hubungan antar pusat pelayanan kota belum terlayani dengan sarana dan prasarana (infrastruktur transportasi) yang memadai untuk mendukung pergerakan orang. Dampaknya berbagai ruas jalan menjadi padat pada jam-jam sibuk dan penyediaan angkutan umum yang juga masih belum memadai memaksa masyarakat menggunakan kendaraan sendiri atau kendaraan pribadi yang memang dirasa lebih nyaman. Saat ini memang terdapat angkutan kota yang beroperasi di Kota Depok dan bus pengumpan yang beroperasi dari Terminal Kota Depok menuju stasiun kereta api atau terminal Jakarta, namun ketersediaan angkutan umum tersebut belum terkoneksi dengan baik. Kurangnya jaringan jalan yang ada, khususnya di wilayah selatan Kota Depok dan koridor yang menghubungkan Barat-Timur Kota Depok semakin memperburuk konektivitas antar wilayah dalam Kota Depok.
- d. Masalah transportasi belum tertangani dengan baik karena prasarana jalan tidak sebanding dengan pertumbuhan jumlah kendaraan.
- e. Belum adanya penyelesaian masalah transportasi berupa pengembangan sistem transportasi massal yang memerlukan dukungan kebijakan pengendalian penggunaan kendaraan bermotor, terutama di kawasan-kawasan pusat kota.
- f. Hampir 50% angkutan umum di Kota Depok sudah tidak layak beroperasi sehingga butuh wajah baru angkutan umum untuk menarik masyarakat lebih senang menggunakan angkutan umum.

Masalah kemacetan dan angkutan umum di Kota Depok memang menjadi PR yang berat untuk Pemerintah Kota Depok. Penggunaan pajak kendaraan Bermotor memang belum maksimal untuk pengembangan transportasi. Besarnya anggaran yang dibutuhkan sehingga harus mencari bentuk pendanaan diluar APBD Kota Depok. Salah satu bentuk pendanaan

yang disediakan oleh Kementrian Perhubungan adah Subsidi *Buy The Service*, pada Tahun 2023 ini Kota Depok mengusulkan subsidi tersebut ke Kemenhub untuk beberapa koridor. Tapi yang perlu diketahui adalah pengusulan subsidi ini bukan jalan yang instan karena harus ada beberapa tahapan yang harus dilalui dan syarat syarat yang harus dipenuhi oleh Pemerintah Kota Depok. Beberapa langkah yang harus ditempuh diantaranya :

- Melaksanakan kajian angkutan umum massal untuk menentukan koridor yang diusulkan (sudah dilaksanakan)
- Melaksanakan pengusulan ke Kementrian Perhubungan (sudah dilaksanakan)
- Persetujuan dari Kementrian Perhubungan untuk memberikan subsidi ke Kota Depok (dalam proses)
- Melaksanakan rerouting trayek (penataan kembali jaringan trayek) (akan dilaksanakan pada tahun 2023)
- Pembentukan lembaga yang akan mengelola dana subsidi (Dishub Kota Depok sudah mengusulkan pembentukan UPT Angkutan Massal)

Selain pengusulan subsidi BTS, upaya peningkatan penggunaan angkutan umum juga didukung dengan telah beroperasinya LRT rute Harjamukti – Dukuh. Untuk mengakomodir dan memudahkan penumpang yang akan naik LRT, Dinas Perhubungan Depok menyiapkan feeder (angkutan penumpang) ke Stasiun LRT Harjamukti Cimanggis dan sedang dilaksanakan rerouting untuk mengevaluasi trayek-trayek yang dekat dengan stasiun LRT tersebut. Selain itu Dishub Depok juga berkoordinasi dengan badan hukum angkutan terkait penyediaan feeder. Untuk saat ini yang sudah beroperasi adalah angkutan D11 dengan rute Depok-BKN yang melewati Harjamukti. Diharapkan kedepan akan ada lagi feeder lainnya untuk memudahkan layanan kepada masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.

3. Indikator kinerja Nilai Sakip

Pada tahun 2022 Nilai Sakip Dinas Perhubungan telah mencapai target. Berdasarkan Laporan Hasil Evaluasi atas akuntabilitas kinerja Dinas Perhubungan Kota Depok tahun 2021 dari Inspektorat Daerah didapat nilai sebagai berikut :

Tabel 2.10 KOMPONEN PENILAIAN SAKIP

NO	KOMPONEN	BOBOT	NILAI
1	Perencanaan Kinerja	30%	21,90%
2	Pengukuran Kinerja	30%	21,00%
3	Pelaporan Kinerja	15%	11,00%
4	Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal	25%	16,75%
	HASIL EVALUASI	100	70,75%
	KATEGORI		BB

Sumber : LHE Sakip oleh Irda tahun 2022

Untuk mendukung tercapainya indikator kinerja Nlai Sakip, Dinas Perhubungan melakukan beberapa upaya diantaranya :

- Mereview Renstra tahun 2021-2026 terutama untuk IKU dan perbaikan indikator dan target indikator untuk kegiatan dan sub kegiatan.
- Mendorong setiap unit kerja (bidang dan UPT) untuk terus melaksanakan perbaikan layanan dengan inovasi-inovasi terutama yang menggunakan teknologi informasi seperti perbaikan website Dishub, peningkatan penggunaan media social, pembangunan aplikasi seperti aplikasi layanan UPT PKB, database dan pengaduan UPT PJU, penertiban parkir, layanan derek, absen nonpns, e secretariat untuk perekaman notulen rapat dan administrasi SPPD, database angkutan dan lainnya.

2.3.2 Anggaran dan Realisasi Pendanaan Pelayanan Dinas Perhubungan

Selama kurun waktu 5 (lima) tahun, alokasi anggaran untuk pelayanan Dinas Perhubungan mengalami tren yang meningkat kecuali untuk tahun 2020 karena ada refocusing anggaran untuk penanganan covid 19, namun untuk realisasi mengalami fluktuasi. Untuk tahun 2022, pagu anggaran Dinas Perhubungan bertambah cukup tinggi karena adanya bantuan gubernur Provinsi Jawa Barat. Adapun rekapitulasi pagu dan realisasi anggaran Dinas Perhubungan dalam kurun waktu 5 (lima) tahun dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.11 Rekapitulasi Pagu dan Realisasi Anggaran Dinas Perhubungan Tahun 2016 - 2020

No	Uraian	Anggaran pada Tahun ke					Realisasi Anggaran pada Tahun					Rasio antara realisasi dan Anggaran Tahun ke					Rata-rata pertumbuhan	
		1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)	1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)	1 (2018)	2 (2019)	3 (2020)	4 (2021)	5 (2022)	Anggaran	Realisasi
1	Urusan Perhubungan	75.894.64 5.934	89.346.29 1.950	75.066.15 8.711	82.214.28 1.720	105.968.2 75.940	65.473.70 5.107	79.202.07 5.707	67.744.94 0.754	73.563.07 6.963	97.151.64 5.281	86%	89%	90%	89%	92%	7%	8%

Sumber : Dinas Perhubungan tahun 2022

Dari tabel diatas, dapat dilihat capaian Dinas Perhubungan selalu diatas 80%. Alokasi anggaran Dinas Perhubungan sebagian besar untuk pembayaran listrik PJU, gaji dan tunjangan PNS, honorarium PKTT dan kegiatan penunjang layanan (rutin) sehingga untuk kegiatan teknis masih sangat minim. Terdapat beberapa faktor penghambat dan pendorong penyerapan anggaran di Dinas Perhubungan.

Faktor-faktor yang menghambat diantaranya :

1. Kebijakan refocusing anggaran di masa pandemic covid 19.
2. Penyerapan tidak tertib sesuai jadwal anggaran kas.
3. Banyaknya silpa akibat dari tidak cermatnya dalam perencanaan anggaran.
4. Penyesuaian kebijakan TKDN.

Faktor-faktor yang mendorong pencapaian realisasi anggaran di Dinas Perhubungan yaitu :

1. Adanya perhatian dari pimpinan melalui monitoring dan evaluasi capaian anggaran setiap triwulan.
2. Perbaikan perencanaan penganggaran pada perubahan anggaran.
3. Koordinasi yang intens dengan BLP dan BKD untuk kelancaran penyediaan barang jasa dan penyerapan anggaran.

2.4 TANTANGAN DAN PELUANG PENGEMBANGAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Dinas Perhubungan merupakan unit teknis di Pemerintahan Daerah Kota Depok yang terkait dengan transportasi. Transportasi merupakan sarana yang penting dalam menunjang perekonomian dan Pembangunan. Sesuai dengan tema Forum OPD Dinas Perhubungan Tahun 2021, ***Berkolaborasi Mewujudkan Transportasi Yang Berkelanjutan dan Berkeselamatan***, berbagai Upaya dilakukan agar angkutan umum kembali menjadi pilihan utama Masyarakat dan dapat diakses oleh semua lapisan Masyarakat. Perkembangan Pembangunan di berbagai sektor tentunya juga membawa dampak bagi permasalahan transportasi. Masalah transportasi di Kawasan perkotaan dapat berupa gangguan keselamatan dan kelancaran atau kemacetan lalu lintas. Lebih jauh lagi, bahwa saat ini kita juga harus mulai mewujudkan transportasi yang ramah lingkungan dan mengurangi emisi gas rumah kaca.

Tantangan (threats) yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan yaitu :

- a. Terbatasnya kualitas, kuantitas, standar kompetensi SDM Transportasi.

- b. Keterbatasan alokasi anggaran. Kurang lebih 50% pagu anggaran dialokasikan untuk pembayaran rekening listrik PJU dan honor non ASN sehingga banyak perencanaan kegiatan yang tidak bisa terealisasi. Pajak Penerangan Jalan pun belum maksimal untuk pembiayaan PJU, begitu juga dengan pajak kendaraan bermotor masih sangat minim untuk pengembangan transportasi.
- c. Belum optimalnya sarana prasarana sebagai penunjang pelayanan seperti crane, kendaraan operasional, kendaraan derek, ruang pelayanan UPT PKB dan lahan parkir PKB.
- d. Masih minimnya penggunaan teknologi dalam pelayanan perhubungan.
- e. Belum optimalnya Integrasi antar moda (kurangnya konektivitas) sehingga dapat mengefisiensikan biaya, tenaga dan waktu pengguna jasa transportasi.
- f. Kemacetan Lalu lintas dengan factor yang mempengaruhi sebagai berikut :
 - a) Kinerja jaringan jalan, kapasitas jalan dan simpang kurang memadai. Tingginya volume lalu lintas tidak sejalan dengan kapasitas jalan yang ada. Hal ini disebabkan jumlah kendaraan yang semakin meningkat tidak diimbangi dengan penambahan ruas jalan. Tidak bertambahnya kapasitas jalan kemudian bertambahnya hambatan samping seperti parkir di badan jalan, kendaraan yang berhenti di badan jalan dan kendaraan lambat menyebabkan semakin turunnya kinerja suatu jalan.
 - b) Maraknya transportasi daring yang minim pengawasan dari pemerintah sehingga kinerja angkutan umum menurun. Dan juga pola hidup Masyarakat yang lebih senang menggunakan kendaraan pribadi.
 - c) Transportasi publik kurang nyaman, sehingga tidak menjadi pilihan utama masyarakat.
 - d) Perilaku pengguna jalan kurang tertib dan kurangnya fasilitas parkir. Masih maraknya praktik parkir liar di beberapa ruas jalan yang bukan peruntukannya sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Dari permasalahan yang ada maka peluang yang bisa diambil yaitu:

1. Komitmen Kepala Daerah dalam mengatasi kemacetan di Kota Depok.
2. Usulan anggaran ke Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pusat (Kementerian Perhubungan).
3. Perhatian dari Bappeda Kota Depok untuk mengintegrasikan perencanaan baik dari Dinas Perhubungan, Dinas PUPR dan Dinas

Perumahan dan Permukiman sebagai Upaya mengurangi kemacetan.

4. Adanya Studi Kelayakan Pengembangan Transportasi Massal Berbasis Rel dalam Upaya pengembangan system angkutan umum masal (SAUM).
5. Adanya Kerjasama dengan JRC dan JAC.
6. Terbentuknya Dewan Transportasi Kota Depok sebagai pendorong terlaksananya kebijakan urusan Perhubungan.
7. Tersusunnya Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Rencana Induk Perkeretaapian sebagai dasar perencanaan pengembangan transportasi kedepan.
8. Telah beroperasinya LRT Harjamukti untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum oleh masyarakat.
9. Adanya mekanisme pendanaan pengembangan angkutan umum yaitu subsidi buy the service oleh Kementerian Perhubungan dan Kota Depok telah mengajukan usulan subsidi tersebut.
10. Adanya RITJ (Rencana Induk Transportasi Jabodetabek) dari BPTJ yang dapat mendukung dan membantu pengembangan transportasi khususnya di Kota Depok.
11. Adanya DED pembangunan terminal Sawangan untuk meningkatkan konektivitas transportasi.
12. Adanya pembangunan jalan tol baru yang melewati Kota Depok.
13. Reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg.
14. Adanya manajemen rekayasa lalu lintas di beberapa ruas jalan untuk meningkatkan kinerja ruas jalan.
15. Memiliki alat pemantau arus lalu lintas yang canggih yang dapat mengatur antrian dan tundaan di simpang simpang secara adaptif.

BAB III

PERMASALAHAN DAN ISU – ISU STRATEGIS DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

3.1 IDENTIFIKASI PERMASALAHAN BERDASARKAN TUGAS DAN FUNGSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Dengan kondisi V/C Ratio 0,77 , kecepatan rata – rata 25,9 dan level of service “D”, kemacetan lalu lintas menjadi realitas kehidupan Kota Depok yang harus dihadapi, baik di setiap persimpangan maupun pada ruas – ruas jalan utama seperti Jalan Margonda Raya, Jalan Nusantara Raya, Jalan Dewi Sartika, Jalan Kartini, Jalan Tole Iskandar, Jalan Raya Bogor, Jalan Ir.H.Djuanda, Jalan M.Yasin, Jalan Raya Sawangan, Jalan Muchtar Raya dan Jalan Bandung. Kemacetan ini terjadi pada saat *peak hour* di pagi dan sore hari ketika *weekday* dan di sepanjang hari ketika *weekend* (Sabtu dan Minggu).

Berbanding lurus dengan pertumbuhan ekonomi dan penduduk, jumlah kendaraan yang dimiliki oleh penduduk Kota Depok setiap tahunnya selalu terjadi kenaikan. Jumlah kendaraan yang semakin bertambah dan tidak diimbangi dengan pertumbuhan ruas jalan mengakibatkan kondisi ruas jalan semakin padat dan terjadi kemacetan. Berikut data jumlah kendaraan di Kota Depok :

Tabel 3.1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Depok, 2019–2022

	URAIAN/JENIS	(UNIT KBM)			
		2019	2020	2021	2022
A	Sedan, Jeep, Minibus	193,151	184,159	186,204	192,821
	- Pribadi	186,084	177,929	181,053	188,602
	- Umum	6,578	5,735	4,657	3,716
	- Dinas	489	495	494	503
B	Bus, Microbus	807	767	727	698
	- Pribadi	461	425	418	412
	- Umum	290	287	258	238
	- Dinas	56	55	51	48
C	Truck, Pick Up	19,895	18,969	18,954	19,245
	- Pribadi	18,997	17,995	17,956	18,161
	- Umum	489	574	603	687
	- Dinas	409	400	395	397
D	Alat Berat	9	8	7	7
	- Pribadi	9	8	7	7
	- Umum	0	0	0	0
	- Dinas	0	0	0	0
E	Sepeda Motor	981,577	941,338	919,479	926,839
	- Pribadi	979,995	939,816	918,025	925,491
	- Umum	0	0	0	0
	- Dinas	1,582	1,522	1,454	1,348
JUMLAH		1,195,439	1,145,241	1,125,371	1,139,610

Sumber : Bapenda Provinsi Jabar

Untuk menopang kebutuhan warga dalam memenuhi kebutuhan transportasi publik, saat ini kondisi angkutan umum terutama angkutan kota (angkot) banyak yang tidak layak. Angkot yang berbadan hukum dan berizin hanya sekitar 53,27%, itupun kondisinya banyak yang sudah tidak layak karena tidak mampu lagi untuk diremajakan. Maraknya angkutan online menjadi penyebab kurang menariknya warga menggunakan angkot, sehingga *load factor* angkutan umum hanya mencapai 24,8%. Berdasarkan data dari aplikasi jumlah angkutan online (GoJek dan Grab) di Kota Depok mencapai 35.000 unit, untuk mobil tidak dilaporkan.

Dibawah ini pemetaan permasalahan yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Depok sebagai berikut :

Tabel 3.2 Pemetaan Permasalahan untuk Penentuan Prioritas dan Sasaran Pembangunan Daerah

No	Masalah Pokok	Masalah	Akar Masalah
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Kemacetan Lalu Lintas	<i>Land Use</i> (tata guna lahan) belum terintegrasi	➤ Pembangunan pusat kegiatan dan daya dukung jalan belum seimbang ➤ Kawasan jalan margonda raya sebagai pusat kegiatan kota menimbulkan bangkitan dan tarikan yang sangat tinggi ➤ Sub pusat kegiatan kota belum terbentuk sesuai arahan RTRW
		Jaringan Jalan, Kapasitas Jalan dan Simpang kurang memadai	➤ Gap pertumbuhan jalan dengan pertumbuhan kendaraan ➤ Kapasitas jalan kurang memadai ➤ Kapasitas simpang dengan radius tikung kurang memadai
		Integrasi antar Moda belum terbentuk	➤ Feeder angkutan umum belum tersedia ➤ Terbatasnya simpul transportasi ➤ <i>first and mile</i> tidak efisien
		Transportasi publik kurang nyaman	➤ kurang nyamannya angkot ➤ beralihnya ke angkutan online

No	Masalah Pokok	Masalah	Akar Masalah
		Prasarana layanan transportasi kurang memadai	➤ tidak semua separator di cat ➤ belum semua titik dilengkapi rambu dan PJU ➤ kondisi terminal kurang memadai ➤ lahan parkir PKB belum memadai
		Kurang tersedianya fasilitas parkir	➤ ojol dan angkot parkir di badan jalan ➤ pusat kegiatan tidak memiliki lahan parkir yang mencukupi
		Minimnya keselamatan dan kesadaran tertib lalu lintas dari pengguna jalan	➤ pkl pada trotoar ➤ lawan arus kendaraan ➤ kurangnya law enforcement

3.2 TELAAHAN VISI, MISI DAN PROGRAM KEPALA DAERAH DAN WAKIL KEPALA DAERAH TERPILIH

Dalam penyusunan rencana program dan kegiatan Dinas Perhubungan Kota Depok tidak terlepas dari Visi dan Misi Kota Depok yang ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Depok Tahun 2021 – 2026. Visi dan Misi Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Depok Tahun 2021 – 2026 ini dirancang selaras dengan arahan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 5 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 1 Tahun 2008 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Depok Tahun 2006 – 2025 dan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 1 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Depok Tahun 2012 – 2032.

Adapun Visi Kota Depok Tahun 2021 – 2026 :

“KOTA DEPOK YANG MAJU, BERBUDAYA DAN SEJAHTERA”

Sebagai penjabaran visi Kota Depok diatas disusunlah misi Pembangunan Kota Depok Tahun 2021 – 2026 sebagai berikut:

- 1) Meningkatkan Pembangunan infrastruktur berbasis teknologi dan berwawasan lingkungan.

- 2) Meningkatkan tata Kelola pemerintahan dan pelayanan publik yang modern dan partisipatif.
- 3) Mewujudkan Masyarakat yang religius dan berbudaya berbasis kebhinekaan dan ketahanan keluarga.
- 4) Mewujudkan Masyarakat yang Sejahtera, mandiri dan berdaya saing.
- 5) Mewujudkan kota yang sehat, aman, tertib dan nyaman.

Berdasarkan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Depok dengan Visi dan Misi Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Terpilih, Dinas Perhubungan turut mengemban pada misi :

1. Misi ke 1 yaitu Meningkatkan Pembangunan Infrastruktur Berbasis Teknologi dan Berwawasan Lingkungan.
2. Misi ke 2 yaitu Meningkatkan Tata Kelola Pemerintahan dan Pelayanan Publik yang Modern dan Partisipatif.

Tabel 3.3 Faktor Penghambat dan Pendorong Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok Terhadap Pencapaian Visi, Misi dan Program Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah

VISI : KOTA DEPOK YANG MAJU, BERBUDAYA DAN SEJAHTERA				
NO	MISI DAN PROGRAM KEPALA DAERAH DAN WAKIL KEPALA DAERAH	PERMASALAHAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN	FAKTOR	
			PENGHAMBAT	PENDORONG
I	Misi 1 : Meningkatkan Pembangunan Infrastruktur Berbasis Teknologi dan Berwawasan Lingkungan			
1	Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	1. Masih banyaknya titik – titik kemacetan	1. Kinerja ruas jalan masih rendah akibat kapasitas jalan kurang memadai, kapasitas simpang dengan radius tikung kurang memadai, banyaknya hambatan samping seperti banyaknya angkot dan ojol yang parkir di badan jalan, pkl di trotoar dan bahu jalan. 2. Tidak seimbangnya pertumbuhan jumlah kendaraan dengan penambahan ruas jalan baru. 3. Pembangunan tol baru yang mengakibatkan kemacetan di ruas jalan keluar tol yang disebabkan kondisi jalan belum mendukung. 4. Belum memadainya fasilitas parkir (park and ride). 5. Minimnya anggaran untuk membangun infrastruktur kapasitas jalan, penggunaan pajak kendaraan bermotor belum maksimal untuk pengembangan transportasi 6. Kesadaran masyarakat akan tertib dan keselamatan lalu lintas masih minim.	1. Adanya penyusunan Masterplan Transportasi (rencana Induk Jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan) 2. Adanya kajian redesain simpang sebagai dasar pembangunan simpang-simpang oleh Dinas Rumkim dan PUPR 3. Pembangunan underpass Jalan Dewi Sartika oleh Provinsi Jawa Barat. 4. Adanya peningkatan jalan di beberapa ruas jalan yang dilaksanakan oleh Dinas PUPR 5. Dilakukan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di beberapa ruas jalan 6. Adanya kajian park and ride. 7. Adanya bantuan anggaran dari Provinsi Jawa Barat dan Pusat (Kementerian Perhubungan) 8. Adanya anggaran untuk sosialisasi Tertib Lalu Lintas dan penertiban parkir liar. 9. Adanya pengembangan infrastruktur dan teknologi (ATCS) untuk pemantauan arus lalu lintas dan simpang yang dapat mengatur siklus tundaan dan antrian secara adaptif.

		2. Pengembangan transportasi publik belum memadai	1. Prioritas anggaran untuk pengembangan angkutan masih sangat minim 2. Angkutan kota kurang nyaman. 3. Belum adanya subsidi bagi angkutan umum. 4. Angkutan massal berbasis rel di 2 koridor belum terlaksana. 5. Belum adanya system layanan transportasi yang terintegrasi 6. Feeder angkutan umum belum tersedia 7. Masih minimnya minat swasta untuk penyediaan infrastruktur transportasi 8. Maraknya transportasi daring yang minim pengawasan dari pemerintah 9. Terminal Sawangan belum terbangun	1. Adanya Kerjasama dengan BRT, JRC dan JAC. 2. Adanya kajian Studi Kelayakan Pengembangan Transportasi Massal Berbasis Rel dan kajian teknis angkutan masal 3. Telah beroperasinya LRT Harjamukti dengan feeder pendukungnya yaitu D11. 4. Telah diusulkannya subsidi Buy The Service ke Kementerian Perhubungan. 5. Telah disusun DED Pembangunan terminal Sawangan. 6. Adanya kajian Rerouting Trayek untuk menata kembali trayek- trayek. 7. Telah diusulkan pembentukan UPT baru untuk pengembangan transportasi massal (subsidi BTS)
		3. Layanan PJU yang belum optimal	1. Adanya gap yang masih tinggi antara kebutuhan dan jumlah eksisting. 2. Terbatasnya anggaran pengadaan dan pemeliharaan PJU, Sebagian besar digunakan untuk pembayaran listrik. 3. Sarpras layanan PJU kurang memadai. 4. Teknisi PJU terbatas 5. Penggunaan Pajak Penerangan Jalan masih minim untuk penyediaan PJU	1. Komitmen pimpinan daerah untuk meningkatkan layanan PJU. 2. Adanya dana kelurahan yang dialokasikan untuk pengadaan PJL. 3. Adanya bantuan anggaran dari provinsi dan pusat untuk pengadaan PJU. 4. Tersedianya anggaran untuk penyediaan crane PJU
		4. Belum optimalnya layanan Uji KIR	1. Gedung kantor layanan Uji KIR sudah tidak memadai. 2. SDM Penguji masih kurang. 3. Fasilitas parkir layanan Uji KIR yang belum memadai	1. Adanya usulan pembebasan lahan dan pembangunan untuk lahan parkir. 2. Pelayanan Uji Kir Dishub telah mendapat akreditasi A sehingga dapat mendorong peningkatan layanan. 3. Tersedianya anggaran untuk pengembangan teknologi informasi dalam rangka peningkatan layanan.

	4. Program Pengelolaan Perkeretaapian	1. Infrastruktur dan fasilitas belum ada	1. Belum tersedianya anggaran yang berasal dari PAD Kota Depok	1. Adanya penyusunan Rencana Induk Perkeretaapian. 2. Reaktivasi stasiun Pondok Rajeg
II	Misi 2 : Meningkatkan Tata Kelola Pemerintahan dan Pelayanan Publik yang Modern dan Partisipatif			
1	1. Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota	1. Kurangnya SDM di bidang Transportasi 2. Tingginya tuntutan pelaksanaan tugas aparatur 3. Belum optimalnya sarana prasarana aparatur 4. Kurangnya penggunaan teknologi informasi	1. Terbatasnya dukungan anggaran 2. Formasi cpns untuk tenaga perhubungan setiap tahun sangat minim 3. Minimnya jumlah peralatan dan perlengkapan kantor (yang ada sudah tua dan rusak) seperti computer, printer, meja, kursi, kendaraan operasional dll.	1. Adanya usulan secara rutin untuk CPNS di bidang Transportasi 2. Komitmen aparatur melaksanakan tugas sangat tinggi. 3. adanya pembangunan aplikasi untuk menunjang layanan Dishub 4. setiap tahun berupaya mengalokasikan untuk peralatan dan perlengkapan kantor walaupun masih minim.

3.3 TELAAHAN P-RENSTRA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI JAWA BARAT

3.3.1 RENSTRA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Berdasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 , sasaran pembangunan lima tahunan tahap ke – 4 (RPJMN 2020–2024) focus pembangunan sektor perhubungan/transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah :

- 1) Konektivitas Poros Maritim;
- 2) Konektivitas Multimoda;
- 3) Keselamatan Transportasi; dan
- 4) Transportasi Perkotaan.

4 (empat) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020 – 2024 :

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

Tabel 3.1 Langkah Konkret Pencapaian Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan, Tujuan, Sasaran dan Indikator Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020 – 2024

NO	MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR SASARAN STRATEGIS
1	Meningkatnya integrasi antar moda dan aksesibilitas Masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah	Meningkatnya konektivitas Masyarakat terhadap jasa layanan transportasi	Rasio konektivitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi	Terwujudnya konektivitas nasional	Rasio konektivitas nasional
2	Meningkatnya kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan	Meningkatnya kinerja layanan transportasi	Indeks Kinerja layanan transportasi	Meningkatnya kinerja layanan perhubungan	On time performance layanan transportasi - Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi
3	Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam Upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industry transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif	Meningkatnya keselamatan dan kemanan transoportasi	Persentase penurunan tingkat kecelakaan pengguna jasa Transportasi	- Meningkatkan a keselamatan transportasi - Meningkatkan a kualitas SDM transportasi yang kompeten	- Rasio kejadian kecelakaan per1 juta keberangkatan - Tingkat pemenuhan SDM transportasi yang kompeten

NO	MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR SASARAN STRATEGIS
4	Melanjutkan konsolidasi melalui rekonstruksasi reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten	Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan	Nilai Indeks Reformasi Birokrasi dengan kategori "Sangat Baik"	- Meningkatkan kualitas tata Kelola kebijakan, regulasi dan hukum - Meningkatkan pengawasan dan pengendalian - Meningkatkan tata Kelola pemerintahan yang baik	Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian" Indeks RB Kementerian Perhubungan

Tabel 3.2 Permasalahan Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok Berdasarkan Sasaran Renstra Kementerian Perhubungan Beserta Faktor Penghambat dan Pendorong Keberhasilan Penanganannya

NO	MISI DAN PROGRAM KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	PERMASALAHAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN	FAKTOR	
			PENGHAMBAT	PENDORONG
1	Terwujudnya Konektivitas Nasional	1. Integrasi dan konektivitas transportasi di Kota Depok belum terbentuk	1. TOD atau hub belum terlaksana 2. Simpul transportasi masih kurang memadai 3. Park and ride belum tersedia 4. Halte belum merata 5. Belum adanya system layanan transportasi yang terintegrasi 6. <i>First and mile</i> tidak efisien 7. Angkutan massal berbasis rel di 2 koridor belum terlaksana. 8. Feeder angkutan umum belum tersedia 10. Masih minimnya minat swasta untuk penyediaan infrastruktur transportasi 11. Terminal Sawangan belum terbangun	1. Adanya Kerjasama dengan BRT, JRC dan JAC. 2. Adanya kajian Studi Kelayakan Pengembangan Transportasi Massal Berbasis Rel dan kajian teknis angkutan masal 3. Telah beroperasinya LRT Harjamukti dengan feeder pendukungnya yaitu D11 4. Telah diusulkannya subsidi Buy The Service ke Kementerian Perhubungan. 5. Telah disusun DED Pembangunan terminal Sawangan. 6. Adanya kajian Rerouting Trayek untuk menata kembali trayek- trayek. 7. Reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg
2	Meningkatnya kinerja layanan Perhubungan	1. Sarana dan prasarana pelayanan belum memadai seperti sapras layanan Uji KIR 2. Layanan terminal belum optimal 3. Belum optimalnya penggunaan teknologi dalam layanan perhubungan	1. Gedung layanan Uji KIR kurang layak karena sudah lama dan perlu perbaikan 2. Sarana parkir layanan Uji KIR belum memadai 3. Tenaga penguji terbatas 4. Terminal masih dalam tahap BGS 5. Teknisi PJU terbatas 6. Kendaraan teknis dan operasional terbatas dan sudah tua (Derek, crane dan kendaraan operasional lainnya)	1. Adanya usulan pembebasan lahan dan pembangunan untuk lahan parkir. 2. Pelayanan Uji Kir Dishub telah mendapat akreditasi A sehingga dapat mendorong peningkatan layanan. 3. Adanya koordinasi antara timwas BGS terminal dan pihak terkait lainnya 4. Tersedianya anggaran untuk pengembangan teknologi informasi dalam rangka peningkatan layanan.

		4. Layanan PJU belum optimal 5. Ketersediaan anggaran yang terbatas	7. Belum ada pembangunan aplikasi layanan dan pegawai terbiasa bekerja secara manual. 8. Pagu anggaran 50% untuk pembayaran listrik PJU dan gaji Non ASN sehingga anggaran untuk kegiatan teknis sangat minim	5. Adanya dana kelurahan yang dialokasikan untuk pengadaan PJJL. 6. Adanya bantuan anggaran dari provinsi dan pusat untuk pengadaan PJU. 7. Tersedianya anggaran untuk penyediaan crane PJU. 8. Berkoordinasi dan mengusulkan penambahan anggaran ke TAPD. 9. Menerapkan ISO di unit layanan.
3	1. Meningkatnya keselamatan transportasi 2. Meningkatnya kualitas SDM transportasi yang kompeten	1. Kurangnya kesadaran Masyarakat dalam berlalu lintas, kebutuhan rambu dan marka belum terpenuhi di semua ruas jalan, layanan PJU belum optimal 2. Kurangnya SDM di bidang transportasi, minimnya keikutsertaan diklat	1. Kesadaran berlalu lintas masih minim, anggaran terbatas untuk rambu dan marka, masih banyak titik black spot yang belum tertangani, anggaran untuk pengadaan dan pemeliharaan PJU terbatas, gap antara kebutuhan PJU dan realisasinya masih tinggi 2. Minimnya lulusan di bidang transportasi di Dishub Depok, anggaran dan waktu yang terbatas untuk keikutsertaan diklat	1. Setiap tahun rutin dianggarkan untuk perlengkapan jalan walaupun belum maksimal 2. Adanya bantuan dari Propinsi Jawa Barat dan Kemenhub untuk perlengkapan jalan 3. Adanya sosialisasi tertib lalu lintas serta penertiban parkir liar dan angkutan umum 4. Adanya kegiatan ramp check di waktu tertentu seperti lebaran, natal dan tahun baru 5. Pengusulan formasi pegawai ke BKPSDM

4	1. Meningkatnya kualitas tata Kelola kebijakan, regulasi dan hukum 2. Meningkatnya pengawasan dan pengendalian 3. Meningkatnya tata Kelola pemerintahan yang baik	1. Kurangnya formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi 2. Penatausahaan administrasi dan keuangan dan asset belum optimal 3. Belum optimalnya pelaksanaan <i>good governance</i> 4. Aparatur belum sepenuhnya paham target kinerja	1. Pegawai hanya menjalankan tugas sebagai rutinitas, kurang inisiatif untuk mengembangkan berbagai usulan kebijakan 2. Kurang pahamnya bendahara dalam administrasi keuangan 3. Penatausahaan asset masih dilakukan secara manual, belum menggunakan teknologi informasi (aplikasi)	1. Mulai adanya pembaharuan peraturan dan kebijakan di Dishub Kota Depok 2. Adanya Dewan Transportasi Kota yang dapat merumuskan kebijakan kebijakan baru. 3. Adanya review secara kontinyu atas dokumen perencanaan dan monev 4. Adanya aplikasi SIEP untuk monev capaian kinerja 5. LHE Sakip memperoleh nilai BB 6. Adanya rencana pembuatan aplikasi asset 7. Briefing rutin untuk seluruh bendahara oleh Sekretaris Dinas.
---	---	--	--	---

3.3.2 P-RENSTRA DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI JAWA BARAT

Tabel 3.3 Tujuan, Sasaran, Strategi, Arah Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat

VISI GUBERNUR JAWA BARAT : Terwujudnya Jawa Barat Juara Lahir Batin dengan Inovasi dan Kolaborasi					
MISI GUBERNUR JAWA BARAT : Mempercepat Pertumbuhan dan Pemerataan Pembangunan Berbasis Lingkungan dan Tata Ruang yang Berkelanjutan Melalui Peningkatan Konektivitas Wilayah dan Penataan Daerah					
NO	TUJUAN	SASARAN		STRATEGI	ARAH KEBIJAKAN
1	Meningkatkan Penyediaan Prasarana Perhubungan Darat serta Perhubungan Laut dan ASDP	1	Meningkatnya Ketersediaan Fasilitas Perlengkapan Jalan	Penyediaan Fasilitas Perlengkapan Jalan	Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Perlengkapan Jalan
		2	Terwujudnya Pembangunan Terminal Tipe B	Penyediaan Terminal Tipe B yang dibangun	Pembangunan Terminal Tipe B
		3	Meningkatnya ketersediaan prasarana dan dukungan keselamatan perhubungan laut dan ASDP	Penyediaan prasarana dan dukungan keselamatan perhubungan laut dan ASDP	Pembangunan dan pengembangan prasarana dan dukungan keselamatan perhubungan laut dan ASDP
2	Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi perkeretaapian	4	Meningkatnya kualitas dan kuantitas pelayanan moda perkeretaapian	Pelayanan moda perkeretaapian	Pembangunan dan pelayanan moda perkeretaapian
		5	Terpenuhinya dukungan Manajemen Perkantoran	Pelayanan Manajemen Perkantoran	Penyelenggaraan Administrasi Manajemen Perkantoran

Tabel 3.6 Permasalahan Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok Berdasarkan Sasaran Renstra Provinsi Jawa Barat Beserta Faktor Penghambat dan Pendorong Keberhasilan Penanganannya

VISI : KOTA DEPOK YANG MAJU, BERBUDAYA DAN SEJAHTERA				
NO	MISI DAN PROGRAM PROVINSI JAWA BARAT	PERMASALAHAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN	FAKTOR	
			PENGHAMBAT	PENDORONG
I	Misi 1 : Meningkatkan Pembangunan Infrastruktur Berbasis Teknologi dan Berwawasan Lingkungan			
1	Meningkatnya Ketersediaan Fasilitas Perlengkapan Jalan	1. Penyediaan perlengkapan jalan belum optimal	1. Anggaran Dishub sebagian besar untuk pembayaran rekening listrik PJU, gaji PNS dan nonASN sehingga anggaran untuk penyediaan perlengkapan jalan sangat minim 2. Masih banyak ruas jalan yang belum dilengkapi rambu dan marka 3. Belum adanya kajian kebutuhan perlengkapan jalan 4. Adanya gap yang tinggi antara kebutuhan dan ketersediaan PJU 5. Pajak kendaraan bermotor dan pajak penerangan jalan untuk pengembangan transportasi dan penyediaan perlengkapan jalan belum optimal.	1. Adanya koordinasi ke TAPD terkait penambahan anggaran 2. Adanya bantuan perlengkapan jalan dari propinsi Jawa Barat dan Kemenhub 3. Adanya dana kelurahan yang mengalokasikan untuk penyediaan PJL

3.4 TELAAHAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH DAN KAJIAN LINGKUNGAN HIDUP STRATEGIS

A. TELAAH RENCANA TATA RUANG WILAYAH (RTRW)

Telaah rencana tata ruang wilayah ditujukan untuk mengidentifikasi implikasi rencana struktur dan pola ruang terhadap kebutuhan pelayanan OPD Dinas Perhubungan Kota Depok, berdasarkan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 1 Tahun 2015 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Depok Tahun 2012 – 2032, Kebijakan dan Strategi Pengembangan Struktur Ruang Wilayah Kota meliputi : menata dan mengembangkan sistem transportasi perkotaan berbasis terminal, angkutan jalan, kendaraan , parkir dan jaringan jalan untuk pejalan kaki.

- Sistem jaringan prasarana utama wilayah kota sebagaimana dimaksud meliputi :
 - a. Sistem jaringan transportasi darat; dan
 - b. Sistem jaringan transportasi perkeretaapian.
- Sistem transportasi jalan meliputi :
 - a. Jaringan jalan;
 - b. Jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 - c. Jaringan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan.
- Jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:
 - a. Pembangunan terminal tipe A di Kelurahan Jatijajar;
 - b. Pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Sawangan;
 - c. Pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Limo;
 - d. Pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Cisalak Pasar;
 - e. Pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Cipayung Jaya;
 - f. Pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Jatimulya; dan
 - g. Pengembangan terminal tipe C di Jalan Margonda menjadi terminal terpadu.
- Pengembangan prasarana dan sarana pendukung transportasi lalu lintas dan angkutan jalan meliputi :
 - a. Sistem perparkiran;
 - b. Halte;
 - c. Lampu penerangan jalan;
 - d. Tempat penyeberangan orang;
 - e. Lokasi lampu pengatur lalu lintas ; dan

- f. Kelengkapan jalan dan perabot lainnya.
- Pengembangan halte meliputi :
 - a. Jalan Margonda depan showroom Chevrolet;
 - b. Jalan Margonda depan Bank Jabar Banten;
 - c. Jalan Margonda depan Saladdin Square;
 - d. Jalan Margonda depan D Mall;
 - e. Jalan Margonda depan Perumahan Pesona Khayangan;
 - f. Jalan Margonda depan Depok Town Square;
 - g. Jalan Margonda simpang Jalan Juanda;
 - h. Jalan Margonda depan Margo City Depok;
 - i. Jalan Margonda depan Universitas Guna Darma;
 - j. Jalan Margonda depan Margonda Residence;
 - k. Jalan Margonda depan Tugu Selamat Datang;
 - h. Ruas Jalan akses UI, Jalan Siliwangi, Jalan Tole Iskandar, Jalan Juanda, Jalan KSU, Jalan Kemakmuran, Jalan Sentosa, Jalan Lafran Pane, Jalan Raya Bogor, Jalan Raya Sawangan, Jalan Meruyang Raya, Jalan Limo Raya, Jalan Cinere Raya, Jalan Kartini, dan Terusan Parung – Raya Bogor.
- Pengembangan lampu penerangan jalan meliputi penyediaan lampu penerangan jalan pada ruas – ruas jalan utama hingga jalan lingkungan, persimpangan jalan, jalan layang, jembatan dan jalan di bawah tanah. Pengembangan tempat penyeberangan orang meliputi ruas jalan utama yang memiliki pergerakan lalu lintas padat berupa jembatan dan zebra cross.
- Lokasi lampu pengatur lalu lintas sebagaimana dimaksud pada meliputi :
 - a. Simpang tiga Jalan Raya Bogor – Jalan Akses UI;
 - b. Simpang empat Jalan Ir.H.Juanda – Jalan Raya Bogor – Jalan Gas Alam;
 - c. Simpang empat Jalan Raya Bogor – Jalan Jatijajar – Jalan Tole Iskandar;
 - d. Simpang empat Jalan Lafran Pane – Jalan Nusantara Palsi Gunung Selatan – Jalan Akses UI;
 - e. Simpang tiga Jalan Ir. H. Juanda – Jalan Margonda;
 - f. Simpang tiga Jalan Margonda – Jalan Arif Rahman Hakim;
 - g. Simpang tiga Jalan Margonda – Jalan Siliwangi;
 - h. Simpang tiga Jalan Arif Rahman Hakim – Jalan Nusantara;

- i. Simpang lima Jalan Raya Sawangan – Jalan Salak – Jalan Pitara – Jalan Nusantara – Jalan Dewi Sartika;
 - j. Simpang empat Jalan Gandul Raya – Jalan Pangkalan Jati – Jalan Bukit Cinere;
 - k. Simpang tiga Jalan Raya Pengasinan – Jalan Muhtar Raya;
 - l. Simpang tiga Jalan Raya Parung – Ciputat – Jalan Muhtar Raya.
- Pengembangan kelengkapan jalan dan perabot lainnya meliputi :
 - a. Rambu – rambu;
 - b. Marka jalan;
 - c. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - d. Alat pengawasan dan pengamanan jalan;
 - e. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan di luar jalan; dan
 - f. Perlengkapan jalan lainnya.
 - Jaringan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:
 - a. Pelayanan lalu lintas dan angkutan penumpang; dan
 - b. Pelayanan lalu lintas dan angkutan barang.
 - Jaringan pelayanan lalu lintas dan angkutan penumpang meliputi :
 - a. Trayek angkutan kota;
 - b. Trayek angkutan perbatasan atau lintas batas;
 - c. Trayek angkutan antar kota antar provinsi (AKAP);
 - d. Trayek angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP); dan
 - e. Trayek angkutan massal.
 - Rencana jaringan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi :
 - a. Peningkatan pelayanan angkutan umum untuk seluruh Kawasan;
 - b. Pembukaan trayek baru;
 - c. Peningkatan pelayanan angkutan umum massal;
 - d. Penyediaan angkutan umum ramah lingkungan;
 - e. Peningkatan aksesibilitas pengguna layanan mulai dari wilayah bangkitan menuju pusat – pusat kegiatan dan simpul – simpul pergantian moda;
 - f. Peningkatan efisiensi dan efektivitas jalur angkutan penumpang baik bagi pengguna layanan dan penyedia layanan sesuai dengan ketersediaan jaringan jalan dan fasilitas simpul – simpul pergantian moda; dan
 - g. Penyediaan rambu – rambu lalu lintas pada jalur angkutan barang disertai pengaturan waktu pelintasan.

Tabel 3.7 Hasil Telaahan Struktur Ruang Wilayah Kota Depok

No	Rencana Struktur Ruang	Kondisi Saat ini	Indikasi Program Pemanfaatan Ruang	Pengaruh Rencana Struktur Ruang Terhadap Kebutuhan Pelayanan Dishub	Arahan Lokasi Pengembangan Pelayanan Dishub
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan				
	1. peningkatan kualitas dan kuantitas terminal penumpang	1.terdapat terminal yaitu Terminal Margonda (dalam tahap pembangunan), dan Terminal Jatijajar; serta 1 (satu) sub Terminal Sawangan	1. pembangunan terminal tipe A di Kecamatan Tapos 2. pembangunan terminal tipe C di Kecamatan Sawangan. Kecamatan Limo, Kecamatan Cimanggis, Kecamatan Cipayung dan Kecamatan Cilodong 3. pengembangan dan penataan Terminal Depok/Margonda	1. pembangunan terminal sangat dibutuhkan dalam meningkatkan kinerja pelayanan Dishub dan peningkatan pendapatan retribusi layaninal	1. pembangunan terminal tipe A dikelurahan Jatijajar; 2. pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Sawangan; 3. pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Limo; 4. pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Cisalak Pasar; 5. pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Cipayung Jaya; pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Jatimulya; dan 6. pengembangan terminal tipe C di Jalan Margonda menjadi terminal terpadu.
	2. Pengembangan prasarana dan sarana pendukung transportasi lalu lintas dan angkutan jalan	1. system perparkiran belum optimal dalam pengelolaan 2. jumlah halte 52 unit 3. kebutuhan lampu	1. penyediaan dan penataan Gedung parkir (park and ride) 2. Peningkatan dalam pengembangan dan pemeliharaan halte 3. Pengembangan angkutan umum	1. Pengembangan system pengelolaan perparkiran dibutuhkan sebagai salah satu upaya mengatasi kemacetan 2. Pengembangan angkutan umum untuk menyeimbangkan	1. Rencana system perparkiran meliputi : a. Pembangunan dan peningkatan Gedung parkir dan/atau taman parkir Bersama di pusat – pusat kegiatan; b. Penetapan ketentuan penyediaan parkir bagi semua kegiatan yang menimbulkan bangkitan pergerakan lalu lintas; c. Penyediaan dan penataan fasilitas taman

No	Rencana Struktur Ruang	Kondisi Saat ini	Indikasi Program Pemanfaatan Ruang	Pengaruh Rencana Struktur Ruang Terhadap Kebutuhan Pelayanan Dishub	Arahan Lokasi Pengembangan Pelayanan Dishub
		penerangan jalan berdasarkan survey 10.997 unit, JPO 6 unit, 19 simpang ATCS dan 56 cctv		maraknya angkutan online sehingga share bisa meningkat, peningkatan pendukung sarpras transportasi diharapkan dapat membantu kelancaran lalu lintas	dan/atau Gedung parkir yang di integrasikan dengan pengelolaan angkutan umum (system park and ride) pada terminal/stasiun antarmoda pada pusat – pusat kegiatan, stasiun , angkutan jalan rel, shelter angkutan massal jalan raya dan terminal angkutan umum jalan raya, dan bagi kegiatan perdagangan harus menyediakan parkir yang memadai 2. Pengembangan halte meliputi : Jalan Margonda depan showroom Chevrolet; depan Bank Jabar Banten; depan Saladdin Square; depan D Mall; depan Perumahan Pesona Khayangan; depan Depok Town Square; simpang Jalan Juanda; depan Margo city Depok; depan Universitas Guna Darma;depan Margonda Residence; depan Tugu Selamat Datang; Jalan Akses UI, Jalan Siliwangi, Jalan Tole Iskandar, Jalan Juanda, Jalan KSU, Jalan Kemakmuran, Jalan Sentosa, Jalan Lafran Pane, Jalan Raya Bogor, Jalan Raya Sawangan, Jalan Meruyang Raya, Jalan Limo Raya, Jalan Cinere Raya, Jalan Kartini, dan Terusan Parung – Raya Bogor 3. Penyediaan lampu penerangan jalan pada ruas – ruas jalan utama hingga jalan lingkungan, persimpangan jalan, jalan layang, jembatan dan jalan di bawah tanah

No	Rencana Struktur Ruang	Kondisi Saat ini	Indikasi Program Pemanfaatan Ruang	Pengaruh Rencana Struktur Ruang Terhadap Kebutuhan Pelayanan Dishub	Arahan Lokasi Pengembangan Pelayanan Dishub
					4. Pengembangan tempat penyeberangan orang meliputi ruas jalan utama yang memiliki pergerakan lalu lintas padat berupa jembatan dan zebra cross. 5. Lokasi lampu pengatur lalu lintas meliputi : simpang tiga Jalan Raya Bogor – Jalan Akses UI; simpang empat Jalan Ir. H. Juanda – jalan gas alam; simpang empat Jalan Raya Bogor – Jalan Jatijajar – Jalan Tole Iskandar; simpang empat Jalan Lafran Pane – Jalan Nusantara Palsi Gunung Selatan – Jalan Akses UI; simpang tiga Jalan Ir.H.Juanda – Jalan Margonda; simpang tiga Jalan Margonda – Jalan Arif Rahman Hakim; simpang tiga Jalan Margonda – Jalan Siliwangi; simpang tiga Jalan Arif Rahman Hakim – Jalan Nusantara; simpang lima Jalan Raya Sawangan – Jalan Salak – Jalan Pitara – Jalan Nusantara – Jalan Dewi Sartika; simpang empat Jalan Gandul Raya – Jalan Pangkalan Jati – Jalan Bukit Cinere; simpang tiga Jalan Raya Pengasinan – Jalan Muhtar Raya; simpang tiga Jalan Raya Parung – Ciputat – Jalan Muhtar Raya 6. Pengembangan kelengkapan jalan meliputi : rambu – rambu; marka jalan; alat pemberi isyarat lalu lintas; alat pengawasan dan

No	Rencana Struktur Ruang	Kondisi Saat ini	Indikasi Program Pemanfaatan Ruang	Pengaruh Rencana Struktur Ruang Terhadap Kebutuhan Pelayanan Dishub	Arahan Lokasi Pengembangan Pelayanan Dishub
					pengamanan jalan; fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar jalan; dan perlengkapan jalan lainnya.

Tabel 3.8 Permasalahan Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok Berdasarkan Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah Beserta Faktor Penghambat dan Pendorong Keberhasilan Penangannya

NO	RTRW TERKAIT TUGAS DAN FUNGSI DINAS PERHUBUNGAN	PERMASALAHAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN	FAKTOR	
			PENGHAMBAT	PENDORONG
1	Peningkatan kualitas dan kuantitas terminal penumpang	1. Anggaran terbatas 2. Kondisi terminal yang ada kurang representative 3. Pembangunan terminal Sawangan belum terwujud	1. Terbatasnya pengalokasian anggaran karena asset terminal telah dikerjasamakan (Bangun Guna Serah) 2. Terbatasnya anggaran untuk pembebasan lahan terminal	1. Mengajukan anggaran ke TAPD 2. sudah dilakukan studi kelayakan terminal Tipe C pada tahun 2017 dan DED terminal sawangan di Tahun 2022
2	Pengembangan prasarana dan sarana pendukung transportasi lalu lintas dan angkutan	1. Ketersediaan anggaran terbatas 2. Sarpras pendukung transportasi masih	1. Pagu anggaran 50% untuk pembayaran listrik PJU dan gaji Non ASN sehingga anggaran untuk kegiatan sangat minim 2. Pajak penerangan jalan dan pajak kendaraan bermotor belum optimal	1. Adanya bantuan anggaran dari provinsi dan pusat untuk PJU dan perlengkapan jalan lainnya di jalan provinsi dan nasional serta penganggaran di dana kelurahan. 2. Sudah ada kajian perparkiran Kawasan dan

	jalan	terbatas 3. Pengembangan angkutan umum masih minim	penggunaannya untuk pengembangan transportasi 3. Fasilitas parkir (park and ride) belum memadai 4. Potensi parkir belum digali secara optimal 5. Halte belum merata, lahan untuk lokasi halte masih sulit karena harus fasos fasum, terbatasnya anggaran untuk pemeliharaan halte, minimnya penggunaan halte sejalan dengan kondisi angkutan umum yang semakin terpuruk 6. Masih tingginya gap kebutuhan dan realisasi dari PJU, kurangnya sarpras dan SDM teknis PJU untuk layanan ke Masyarakat 7. JPO, Zebra cross dan ZOSS masih sangat terbatas karena terbatasnya anggaran 8. Masih kurangnya rambu dan marka di setiap ruas jalan di Kota Depok 9. Angkutan kota kurang nyaman. 10. Belum adanya subsidi bagi angkutan umum. 11. Angkutan massal berbasis rel di 2 koridor belum terlaksana. 12. Belum adanya system layanan transportasi yang terintegrasi 13. Feeder angkutan umum belum tersedia 14. Masih minimnya minat swasta untuk penyediaan infrastruktur transportasi 15. Maraknya transportasi daring yang minim pengawasan dari pemerintah	pasar pada tahun 2018 3. Sudah ada studi kelayakan park and ride pada tahun 2019 4. Adanya Peraturan Walikota tentang Kerjasama Perparkiran 5. Adanya penyusunan Masterplan Transportasi (rencana Induk Jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan) 6. Adanya kajian park and ride. 7. Adanya bantuan anggaran dari Provinsi Jawa Barat dan Pusat (Kementerian Perhubungan) 8. Adanya anggaran untuk sosialisasi Tertib Lalu Lintas dan penertiban parkir liar. 9. Adanya pengembangan infrastruktur dan teknologi (ATCS) untuk pemantauan arus lalu lintas dan simpang yang dapat mengatur siklus tundaan dan antrian secara adaptif. 10. Adanya Kerjasama dengan BRT, JRC dan JAC. 11. Adanya kajian Studi Kelayakan Pengembangan Transportasi Massal Berbasis Rel dan kajian teknis angkutan masal 12. Telah beroperasinya LRT Harjamukti dengan feeder pendukungnya yaitu D11. 13. Telah diusulkannya subsidi Buy The Service ke Kementrian Perhubungan. 14. Adanya kajian Rerouting Trayek untuk menata kembali trayek- trayek. 15. Telah diusulkan pembentukan UPT baru untuk pengembangan transportasi massal (subsidi BTS)
--	-------	--	--	--

B. TELAAH KLHS

Hasil analisis terhadap Kajian Lingkungan Hidup Strategis untuk OPD Dinas Perhubungan Kota Depok adalah pada tabel sebagai berikut :

Tabel 3.9 Hasil Analisis Kajian Lingkungan Hidup Strategis

ASPEK KAJIAN (OUTCOMES)	ARAH KEBIJAKAN	PROGRAM	KETERANGAN ARAHAN KEBIJAKAN DAN PROGRAM	ARAHAN LOKASI	REKOMENDASI
Menurunnya kemacetan, dan meningkatnya jangkauan angkutan umum perkotaan	Penguatan regulasi, edukasi, pengadaan dan pengelolaan sarana prasarana transportasi perkotaan.	Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)	1. Penetapan rencana induk jaringan LLAJ Kabupaten/Kota 2. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten/kota 3. Pengelolaan terminal penumpang tipe C 4. Penertiban izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir 5. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten/kota 6. Persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas (Andalalin) untuk jalan kabupaten/kota 7. Audit dan inspeksi keselamatan LLAJ di jalan 8. Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota 9. Penetapan Kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan yang melampaui batas 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1(satu) daerah kabupaten/kota 10. Penertiban izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek lintas daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah kabupaten/kota	Seluruh wilayah Kota Depok, terutama di sekitar ruas Jalan Raya Bogor, Jalan Raya Margonda, Jalan Ir.H.Juanda, Jalan Raya Sawangan, dan Jalan Raya Parung yang memiliki tingkat kemacetan sedang hingga tinggi	1. Penyelenggaraan dan pengelolaan sarana prasarana transportasi perkotaan untuk meningkatkan kapasitas; 2. Penguatan regulasi untuk pengendalian ruang dan penertiban jalan; 3. Meningkatkan jangkauan angkutan umum dan edukasi kepada Masyarakat untuk menggunakan angkutan umum

Tabel 3.10 Permasalahan Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok Berdasarkan Telaahan KLHS Beserta Faktor Penghambat dan Pendorong Keberhasilan Penangannya

NO	KLHS TERKAIT TUGAS DAN FUNGSI DINAS PERHUBUNGAN	PERMASALAHAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN	FAKTOR	
			PENGHAMBAT	PENDORONG
1	Menurunnya kemacetan, dan meningkatnya jangkauan angkutan umum perkotaan	1. Masih banyaknya titik – titik kemacetan 2. Pengembangan transportasi publik belum memadai	1. Kinerja ruas jalan masih rendah akibat kapasitas jalan kurang memadai, kapasitas simpang dengan radius tikung kurang memadai, banyaknya hambatan samping seperti banyaknya angkot dan ojol yang parkir di badan jalan, pkl di trotoar dan bahu jalan. 2. Tidak seimbangnya pertumbuhan jumlah kendaraan dengan penambahan ruas jalan baru. 3. Pembangunan tol baru yang mengakibatkan kemacetan di ruas jalan keluar tol yang disebabkan kondisi jalan belum mendukung. 4. Belum memadainya fasilitas parkir (park and ride). 5. Prioritas anggaran untuk pengembangan angkutan masih sangat minim. Penggunaan pajak kendaraan bermotor dan pajak penerangan jalan belum maksimal untuk pengembangan transportasi 6. Kesadaran masyarakat akan tertib dan keselamatan lalu lintas masih minim. 7. Angkutan kota kurang nyaman. 8. Belum adanya subsidi bagi angkutan umum. 9. Angkutan massal berbasis rel di 2 koridor	1. Adanya penyusunan Masterplan Transportasi (rencana Induk Jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan) 2. Adanya kajian redisain simpang sebagai dasar pembangunan simpang-simpang oleh Dinas Rumkim dan PUPR 3. Pembangunan underpass Jalan Dewi Sartika oleh Provinsi Jawa Barat. 4. Adanya peningkatan jalan di beberapa ruas jalan yang dilaksanakan oleh Dinas PUPR 5. Dilakukan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di beberapa ruas jalan 6. Adanya kajian park and ride. 7. Adanya bantuan anggaran dari Provinsi Jawa Barat dan Pusat (Kementerian Perhubungan) 8. Adanya anggaran untuk sosialisasi Tertib Lalu Lintas dan penertiban parkir liar. 9. Adanya pengembangan infrastruktur dan teknologi (ATCS) untuk pemantauan arus lalu lintas dan simpang yang dapat mengatur siklus tundaan dan antrian secara adaptif. 10. Adanya Kerjasama dengan BRT, JRC dan JAC. 11. Adanya kajian Studi Kelayakan Pengembangan Transportasi Massal Berbasis Rel dan kajian teknis angkutan masal 12. Telah beroperasinya LRT Harjamukti dengan feeder pendukungnya yaitu D11. 13. Telah diusulkannya subsidi Buy The Service ke

			belum terlaksana. 10. Belum adanya system layanan transportasi yang terintegrasi 11. Feeder angkutan umum belum tersedia 12. Masih minimnya minat swasta untuk penyediaan infrastruktur transportasi 13. Maraknya transportasi daring yang minim pengawasan dari pemerintah 14. Terminal Sawangan belum terbangun	Kementrian Perhubungan. 14. Telah disusun DED Pembangunan terminal Sawangan. 15. Adanya kajian Rerouting Trayek untuk menata kembali trayek- trayek. 16. Telah diusulkan pembentukan UPT baru untuk pengembangan transportasi misal (subsidi BTS) 17. Reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg
--	--	--	---	--

3.5 PENENTUAN ISU – ISU STRATEGIS

Isu strategis dalam Renstra adalah permasalahan utama yang disepakati untuk dijadikan prioritas penanganan selama kurun waktu 5 (lima) tahun mendatang dengan memperhatikan dan mempertimbangkan segala aspek.

Dengan melihat berbagai permasalahan dan menyesuaikan dengan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Depok, maka yang menjadi Isu Strategis dalam Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Depok Tahun 2021 – 2026 sebagai berikut :

Tabel 3.11 Isu Strategis Dinas Perhubungan Kota Depok

No	Isu Strategis	Telaah Kajian Sesuai Tusi atau Urusan
(1)	(2)	(3)
1.	Infrastruktur jalan terbatas	1. Terbatasnya ruas serta kapasitas jalan dan simpang (lintas urusan) 2. Pusat pertumbuhan belum terbentuk secara merata (lintas urusan) 3. Belum semua jalan bermarka dan dilengkapi rambu serta PJU
2.	Transportasi publik belum memadai	1. Angkutan kota kurang nyaman 2. BRT (Bus Rapid Transit) dan JRC (Jabodetabel Residence Connection) masih terbatas 3. Belum adanya subsidi bagi angkutan umum 4. Angkutan massal berbasis rel di 4 (empat) koridor belum terlaksana
3	Integrasi dan konektivitas transportasi belum terbentuk	1. TOD atau hub belum terlaksana 2. Simpul transportasi masih kurang memadai 3. Park and ride belum tersedia 4. Halte belum merata 5. Belum adanya sistem layanan transportasi yang terintegrasi 6. First and last mile tidak efisien

Sumber : RPJMD Kota Depok Tahun 2021-2026

BAB IV
TUJUAN DAN SASARAN

4.1 TUJUAN DAN SASARAN JANGKA MENENGAH DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK



Gambar 4.1 Visi dan Misi Walikota dan Wakil Walikota Depok

Visi dan misi Wali Kota dan Wakil Wali Kota tertuang dalam RPJMD Kota Depok Tahun 2021 – 2026 yaitu : **"Kota Depok Yang Maju, Berbudaya dan Sejahtera"** yang diterjemahkan kedalam 5 (lima) misi, yaitu :

1. Meningkatkan pembangunan infrastruktur berbasis teknologi dan berwawasan lingkungan;
2. Meningkatkan tata Kelola pemerintahan dan pelayanan publik yang modern dan partisipatif;
3. Mewujudkan Masyarakat yang religious dan berbudaya berbasis kebhinekaan dan ketahanan keluarga;
4. Mewujudkan Masyarakat yang Sejahtera, mandiri, dan berdaya saing;
5. Mewujudkan Masyarakat yang sehat, aman, tertib dan nyaman.

Dinas Perhubungan dalam menjalankan tupoksinya mengemban misi ke 1 dan 2. Dalam pencapaian misi, perlu ditetapkan tujuan dan sasaran. Tujuan dalam misi 2 yang sesuai dengan tupoksi Dinas Perhubungan adalah Terwujudnya infrastruktur fisik dan digital yang berkualitas serta berwawasan lingkungan dengan sasaran Terwujudnya Infrastruktur Perkotaan Yang Merata, Berkualitas, Ramah Dan Nyaman. Indikator sasaran yang menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan yaitu Tingkat Pelayanan Jalan (Level of Service) dan Moda share transportasi umum sebagaimana dijelaskan dalam tabel dibawah ini :

Tabel 4.1 tujuan, sasaran, indicator sasaran Dinas Perhubungan dalam RPJMD Kota Depok

Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran	Indikator Sasaran
1.1 Terwujudnya infrastruktur fisik dan digital yang berkualitas serta berwawasan lingkungan	1.1.1 Indeks Kota Layak Huni	1.1.1.1 Terwujudnya Infrastruktur Perkotaan Yang Merata, Berkualitas, Ramah Dan Nyaman	1.1.1.1.1 Tingkat Pelayanan Jalan (Level of Service) 1.1.1.1.2. Moda share transportasi umum

Sumber : RPJMD Kota Depok 2021-2026

Tujuan adalah sebuah pernyataan umum mengenai apa yang ingin dicapai. Tujuan Dinas Perhubungan dalam mendukung Misi Kota Depok adalah **terwujudnya layanan transportasi yang berkeselamatan dan berkelanjutan**. Transportasi yang berkeselamatan dan berkelanjutan adalah transportasi yang direncanakan, dan dilaksanakan sesuai dengan kaidah-kaidah keselamatan dan keberlanjutan, baik oleh regulator, operator, maupun pengguna transportasi. Beberapa yang harus dipenuhi untuk mewujudkan tujuan tersebut yaitu :

- Pengembangan transportasi publik
- Tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang lengkap
- Tersedianya indikator kinerja keselamatan yang berkelanjutan seperti uji KIR dll.
- Tersedianya regulasi dan penegakan aturan yang tegas (*law enforcement*)
- Melalui pendidikan (edukasi) untuk merubah perilaku berlalu lintas sejak usia dini.

Sasaran strategis adalah penjabaran tujuan secara terukur, yaitu sesuatu yang akan dicapai/dihasilkan secara nyata oleh Dinas Perhubungan Kota Depok dalam jangka waktu tahunan, sampai lima tahun mendatang. Sasaran strategis merupakan arah atau fokus masalah yang akan dibenahi.

Penentuan indikator sasaran disesuaikan dengan indikator dari baseline pelayanan transportasi (dokumen RITJ) yaitu :

Tabel 4.2 Baseline Pelayanan Transportasi

Indikator	Parameter	Satuan
1. Mobilitas	1. Modal Split Angkutan Umum	%
	2. V/C ratio	nilai
	3. Kecepatan	km/jam
	4. Lokasi macet	titik lokasi
	5. Trayek Angkutan Umum	
2. Kenyamanan	1. Park and Ride	lokasi
	2. Jumlah Lokasi Parkir Off Street	lokasi
	3. Transfer Antar Moda (TOD, TAD)	lokasi
3. Keselamatan	1. Jumlah Kecelakaan	kejadian
	2. Jumlah Korban Meninggal	orang

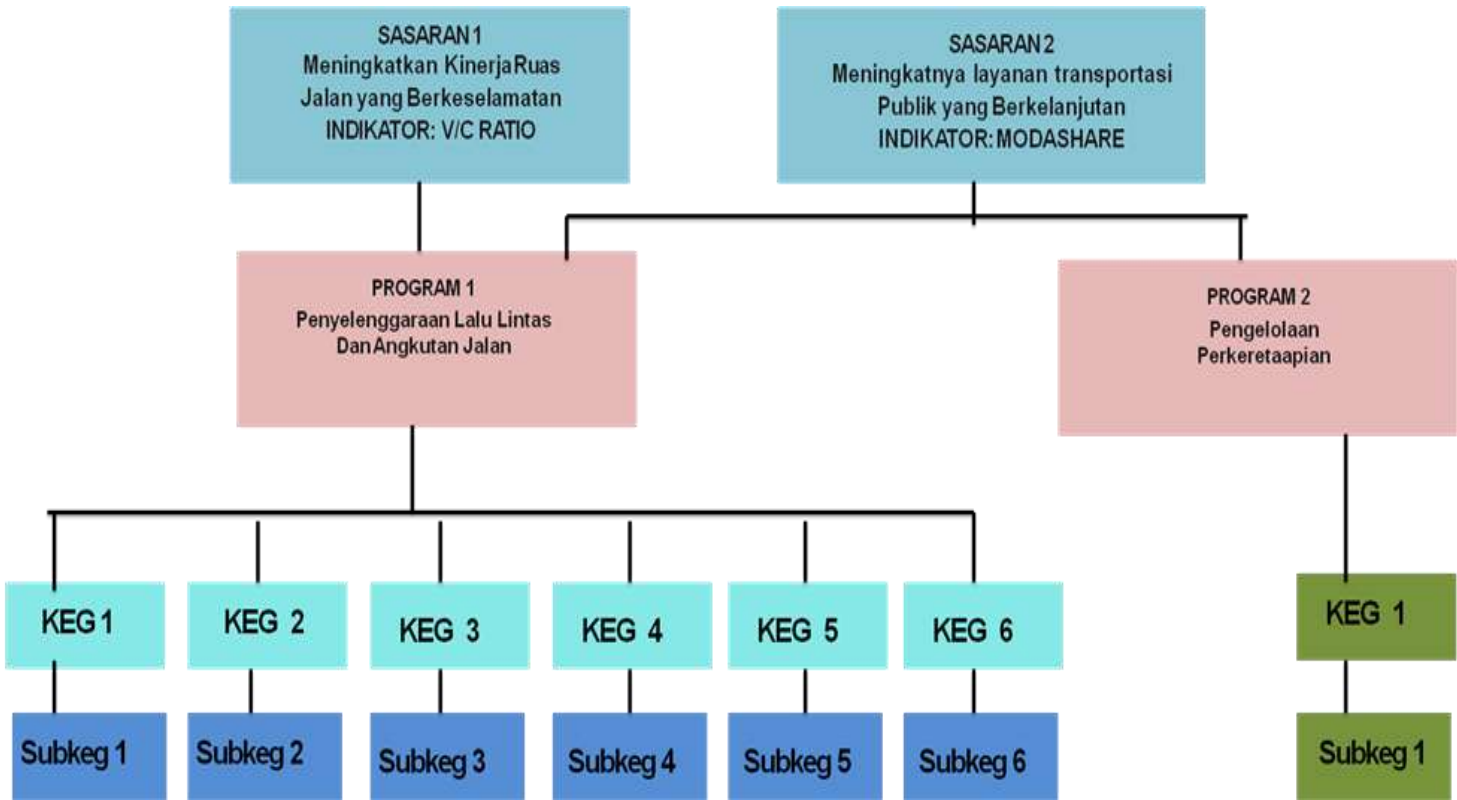
Sumber : dokumen laporan RITJ (Rencana Induk Transportasi Jabodetabek)

Sasaran strategis Dinas Perhubungan pada Renstra Dinas Perhubungan tahun 2021-2026 ada tiga yaitu :

1. Meningkatnya kinerja ruas jalan yang berkeselamatan dengan indikator **v/c ratio**
2. Meningkatnya layanan transportasi publik yang berkelanjutan dengan indikator **Modashare**
3. Meningkatnya pengawasan dan pengendalian kinerja serta Tata kelola pemerintahan yang professional dengan indikator **Nilai Sakip**

Berdasarkan hasil evaluasi pohon kinerja oleh Bappeda, bahwa harus ada penyesuaian antara tujuan, sasaran dan indikator sasaran dengan program terkait urusan perhubungan. Sesuai dengan Permendagri No. 90 Tahun 2019 Tentang Klasifikasi, Kodefikasi, Dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan Dan Keuangan Daerah, Dinas Perhubungan sesuai dengan urusannya yaitu Urusan Perhubungan hanya memiliki 1 Program yaitu Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menaungi semua kegiatan dan sub kegiatan. Adapun program Pengelolaan Perkerataapian hanya berisi 1 kegiatan dan subkegiatan untuk memenuhi kewajiban menyusun Rencana Induk Perkeretaapian sesuai amanat Undang Undang. Hasil evaluasi pohon kinerja Dinas Perhubungan dapat dilihat dibawah ini :

gambar 4.2 hasil evaluasi pohon kinerja Dishub



Berkaca dari penjelasan diatas, Dinas Perhubungan harus menyesuaikan jumlah sasaran dan indicator sasaran dengan jumlah program. Berdasarkan evaluasi tersebut serta berdasarkan visi dan misi Kota Depok Tahun 2021 – 2026 , maka ditetapkanlah tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan jangka menengah pada Perubahan Renstra Tahun 2021 – 2026 sebagai berikut :

Tabel 4.3 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok Tahun 2021 – 2026 sebelum perubahan

NO	TUJUAN	SASARAN	INDIKATOR TUJUAN/ SASARAN	KONDISI AWAL TH.2020	TARGET KINERJA SASARAN PADA TAHUN KE-					KONDISI AKHIR 2026
					2022	2023	2024	2025	2026	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	Terwujudnya layanan transportasi yang berkeselamatan dan berkelanjutan	Meningkatnya Kinerja Ruas Jalan yang Berkeselamatan	V/C RATIO	0,79	0,77	0,74	0,72	0,7	0,68	0,68
		Meningkatnya Layanan Transportasi Publik yang Berkelanjutan	MODA SHARE	17,10	18	18,5	19	19,5	20	20
		Meningkatnya pengawasan dan pengendalian kinerja serta Tata Kelola Pemerintahan yang Profesional	NILAI SAKIP	70	70,25	70,50	71	71,5	72	72

Tabel 4.4 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Depok Tahun 2021 – 2026 setelah perubahan

NO	TUJUAN	SASARAN	INDIKATOR TUJUAN/ SASARAN	KONDISI AWAL TH.2020	TARGET KINERJA SASARAN PADA TAHUN KE-					KONDISI AKHIR 2026
					2022	2023	2024	2025	2026	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	Terwujudnya layanan transportasi yang berkeselamatan dan berkelanjutan	Meningkatnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berkeselamatan dan berkelanjutan	V/C RATIO	0,79	0,77	0,74	0,72	0,7	0,68	0,68
2	Terlaksananya akuntabilitas dan pengawasan kinerja Dinas Perhubungan	Meningkatnya pengawasan dan pengendalian kinerja serta Tata Kelola Pemerintahan yang Profesional	NILAI SAKIP	70	70,25	70,50	71	71,5	72	72

Dilihat dari tabel diatas, dipilih indikator sasaran v/c ratio. Karena nilai modashare bisa menjadi salah satu bagian dari upaya menurunkan nilai v/c ratio. Keduanya dapat menggambarkan kriteria pelayanan transportasi. Volume capacity ratio merupakan perbandingan antara volume yang melintas dengan kapasitas pada suatu ruas jalan tertentu.

Menurut MKJI (Manual Kapasitas Jalan Indonesia) 1997 yang dimaksud volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melewati suatu titik persatuan waktu pada lokasi tertentu. Kapasitas Ruas jalan adalah jumlah kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan yang cukup untuk melewati ruas jalan tersebut. Besarnya volume lalu-lintas diperoleh berdasarkan survei yang dilakukan, sedangkan besarnya kapasitas diperoleh dari survey ruas jalan dan survei geometric. Adapun VCR dilakukan dengan persamaan sebagai berikut :

$$VCR = V/C$$

Keterangan :

- VCR : Volume kapasitas ratio
- V : Volume lalu lintas (smp/jam)
- C : Kapasitas ruas jalan (smp/jam)

Sedangkan standar nilai VCR ditetapkan berdasarkan MKJI (Manual Kapasitas Jalan Indonesia) adalah sebagai berikut :

Tabel 4.5 Kriteria Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat Pelayanan	Karakteristik-karakteristik	Batas Lingkup V/C
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi dan volume lalu lintas rendah. Pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkannya tanpa hambatan	0,00 – 0,19
B	Dalam zone arus stabil. Pengemudi memiliki kebebasan yang cukup untuk memilih kecepatan	0,25 – 0,44
C	Dalam zone arus stabil. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan	0,45 – 0,75
D	Mendekati arus tidak stabil dimana hampir seluruh pengemudi akan dibatasi Volume pelayanan berkaitan dengan kapasitas yang dapat ditolerir (diterima)	0,75 – 0,84
E	Volume lalu lintas mendekati atau berada pada kapasitasnya. Arus adalah tidak stabil dengan kondisi yang sering berhenti	0,85 – 1,0
F	Arus yang dipaksakan atau macet pada kecepatan yang rendah. Antrian yang panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar	Lebih dari 1,0

Dalam KM Perhubungan Nomor 14 Tahun 2006 mengenai tingkat pelayanan jalan disebabkan oleh 2 (dua) faktor utama :

1. Jumlah / volume kendaraan
2. Kapasitas Jalan

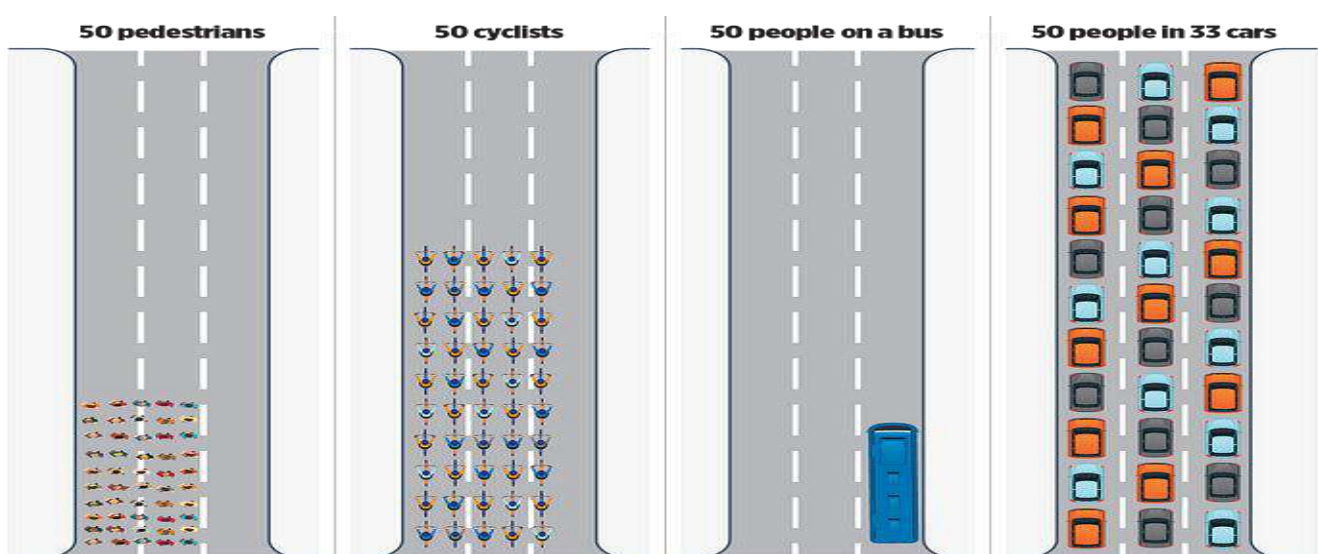
Peranan Dinas Perhubungan dalam 2 (dua) faktor tersebut sebagai berikut :

1. mengendalikan jumlah / volume kendaraan di jalan, meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi dengan mendorong penggunaan angkutan umum
2. mengembalikan kapasitas jalan sebagai ruang lalu lintas jalan.

Penggunaan angkutan umum dihitung melalui rumus Moda share yaitu dengan membandingkan jumlah perjalanan menggunakan angkutan umum per hari dengan total keseluruhan perjalanan per hari. Semakin tinggi jumlah penggunaan angkutan umum dan meminimalisir penggunaan angkutan pribadi akan menurunkan volume lalu lintas dan menaikkan kapasitas jalan. Dengan kondisi tersebut, maka tingkat pelayanan jalan akan meningkat (v/c ratio menurun). Kesimpulannya dalam upaya mengatasi kemacetan dengan menurunkan nilai v/c ratio salah satunya dengan pengembangan/ perbaikan sarana prasarana angkutan umum sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan umum daripada kendaraan pribadi.

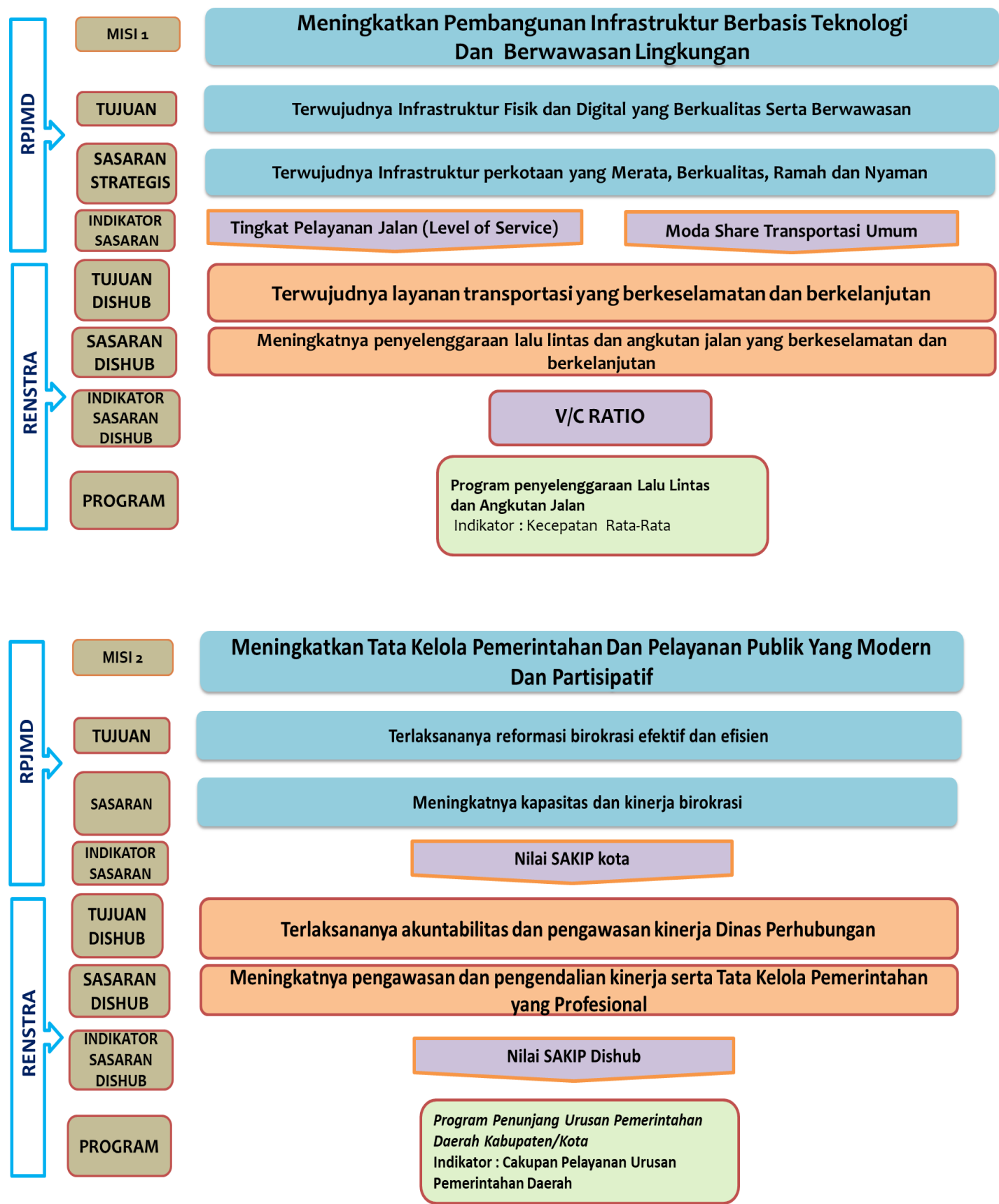
Gambaran hubungan penggunaan angkutan umum dengan v/c ratio (tingkat pelayanan jalan) dapat dilihat dibawah ini :

Gambar 4.3 Perbandingan kondisi volume lalu lintas dan kapasitas jalan dengan menggunakan kendaraan umum dan pribadi



Adapun keterkaitan antara tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan Kota Depok dengan Visi dan Misi RPJMD diilustrasikan sebagai berikut :

Gambar 4.4 Keterkaitan Tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan dengan Visi dan Misi RPJMD



BAB V

STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN

Strategi dan arah kebijakan merupakan rumusan perencanaan komprehensif tentang bagaimana Dinas Perhubungan mencapai tujuan dan sasaran Renstra Tahun 2021-2026 dengan efektif dan efisien. Strategi adalah pendekatan secara keseluruhan yang berkaitan dengan pelaksanaan gagasan, perencanaan, dan eksekusi sebuah aktivitas dalam kurun periode waktu tertentu. Strategi merupakan langkah-langkah yang berisikan program-program indikatif untuk mewujudkan visi dan misi. Rumusan strategi berupa pernyataan yang menjelaskan bagaimana tujuan dan sasaran akan dicapai yang selanjutnya diperjelas dengan serangkaian arah kebijakan. Arah kebijakan adalah rangkaian prioritas kerja yang menjadi pedoman dan dasar rencana untuk pelaksanaan yang akan dicapai pada sebuah periode.

Dalam rangka mencapai sasaran, Dinas Perhubungan menerapkan 3 strategi yaitu :

1. Optimalisasi manajemen lalu lintas (penanganan kemacetan, penataan persimpangan) untuk mewujudkan Depok Tertib dan Aman Berlalu Lintas
2. Mengembangkan system transportasi publik yang terintegrasi untuk mewujudkan konektivitas antar wilayah
3. Meningkatnya kualitas pelayanan publik dan akuntabilitas kinerja

Adapun Strategi dan Kebijakan yang ditetapkan untuk mencapai Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Kota Depok Tahun 2021 – 2026, sebagaimana berikut :

Tabel 5.1 Tujuan, Sasaran, Strategi dan Kebijakan

VISI : KOTA DEPOK YANG MAJU, BERBUDAYA DAN SEJAHTERA			
MISI : MENINGKATKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR BERBASIS TEKNOLOGI DAN BERWAWASAN LINGKUNGAN			
TUJUAN	SASARAN	STRATEGI	ARAH KEBIJAKAN
Terwujudnya layanan transportasi yang berkeselamatan	Meningkatnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berkeselamatan dan berkelanjutan	1. Optimalisasi manajemen lalu lintas (penanganan kemacetan, penataan persimpangan) untuk mewujudkan Depok Tertib dan Aman Berlalu Lintas	1. Peningkatan penataan infrastruktur jalan dan simpang dengan berkoordinasi dan merumuskan perencanaan secara terpadu dengan OPD terkait. 2. Pemenuhan marka dan rambu di semua ruas jalan. 3. Sinergi kebijakan manajemen rekayasa lalu lintas dengan kebijakan pembukaan jalan tol. 4. Peningkatan kinerja ruas jalan melalui manajemen rekayasa lalu lintas. 5. Penyediaan layanan patroli dan pengawasan lalu lintas. 6. Penataan black spot/blank spot/trouble spot sebagai upaya meningkatkan ruas jalan yang aman dan selamat. 7. Peningkatan penggunaan teknologi informasi pada rekayasa lalu lintas (ITS da ATCS). 8. Peningkatan kesadaran tertib lalu lintas melalui sosialisasi tertib lalu lintas dan penertiban parkir liar. 9. Peningkatan kualitas layanan pengujian kelaikan kendaraan bermotor (layanan online)

		2. Mengembangkan sistem transportasi publik yang terintegrasi untuk mewujudkan konektivitas antar wilayah	1. Peningkatan layanan angkutan umum. 2. Optimalisasi rencana angkutan umum massal. 3. Peningkatan layanan terminal. 4. Peningkatan layanan pengujian kendaraan bermotor. 5. Pengembangan/penataan jaringan trayek. 6. Penyediaan layanan angkutan feeder. 7. Pengembangan dan penyediaan halte dan shelter. 8. Penyediaan fasilitas park and ride. 9. Peningkatan dan pengembangan simpul transportasi. 10. Penyusunan review masterplan transportasi. 11. Penyusunan kajian teknis angkutan massal. 12. Penyusunan rencana induk perkeretaapian. 13. Pengusulan subsidi untuk pengembangan angkutan umum.
	Meningkatnya pengawasan dan pengendalian kinerja serta Tata Kelola Pemerintahan yang Profesional	Meningkatnya kualitas pelayanan publik dan akuntabilitas kinerja	1. Peningkatan kuantitas, kualitas dan keprofesionalan aparat Dinas Perhubungan melalui keikutsertaan Pendidikan dan pelatihan. 2. Peningkatan penyediaan sarana prasarana perkantoran. 3. Peningkatan pemanfaatan dan pengembangan teknologi informasi untuk menunjang layanan Dinas Perhubungan.

BAB VI
RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN

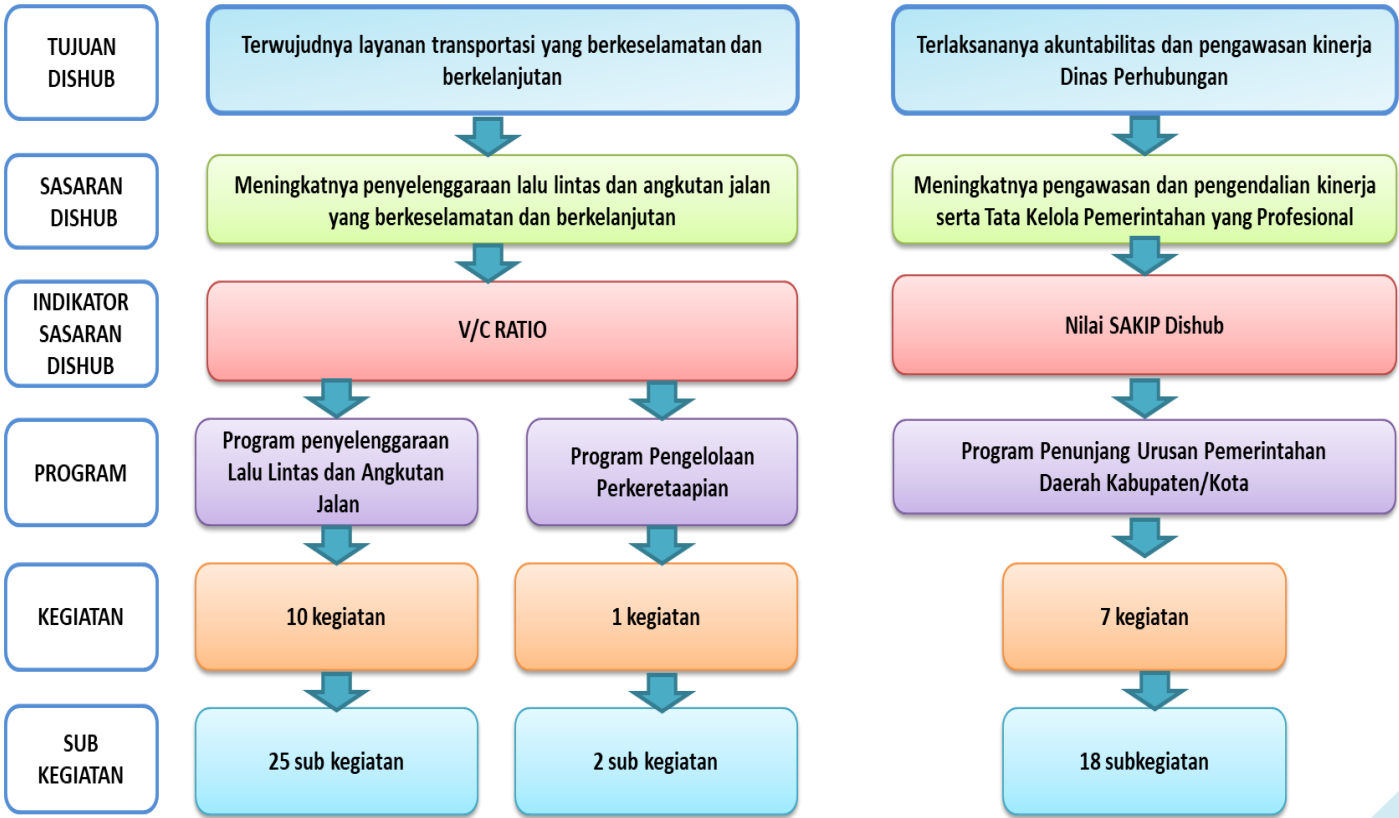
Dalam mewujudkan visi, misi, tujuan, sasaran, strategi dan arah kebijakan Dinas Perhubungan, dibutuhkan langkah kongkret yang diselenggarakan dalam program dan kegiatan yang disertai dengan kebutuhan pendanaan indikatif kegiatan dan sub kegiatan serta target kinerja terukur.

Pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan rencana program, kegiatan dan pembiayaan yang terstruktur dalam periode yang panjang. Rencana program Dinas Perhubungan lima (lima) tahun kedepan disusun berdasarkan ketentuan dan aturan yang tertuang didalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 90 Tahun 2019 tentang Klasifikasi, Kodefikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan terdiri dari 3 (tiga) program yakni sebagai berikut :

- 1. Program Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah.
- 2. Program Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 3. Program Pengelolaan Perkeretaapian.

Keterkaitan antara tujuan, sasaran, program, kegiatan dan sub kegiatan dapat dilihat pada ilustrasi gambar 6.1 sebagai berikut :

Gambar 6.1 Keterkaitan antara tujuan, sasaran, program, kegiatan dan sub kegiatan



Dalam rangka menindaklanjuti Kepmendagri No 900.1.15.5-1317 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-5889 Tahun 2021 Tentang Hasil Verifikasi, Validasi dan Inventarisasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah, maka dilakukan penyesuaian indikator dan target indikator sub kegiatan yang tertuang dalam tabel dibawah ini :

Tabel 6.1 Rencana Program, Kegiatan dan Pendanaan Dinas Perhubungan Kota Depok

KODE	URUSAN/PROGRAM/KEGIATAN/SUB KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA PROGRAM/KEGIATAN/SUB KEGIATAN	Target Kinerja Program dan Kerangka Pendanaan											
			TAHUN 2022 (1)		TAHUN 2023 (2)		TAHUN 2024 (3)		TAHUN 2025 (4)		TAHUN 2026 (5)		KONDISI KINERJA PADA AKHIR PERIODE RPJMD	
			TARGET	Rp.	TARGET	Rp.	TARGET	Rp.	TARGET	Rp.	TARGET	Rp.	TARGET	Rp.
2.15	URUSAN PEMERINTAHAN BIDANG PERHUBUNGAN													
2.15.0.00.0.00.01.	DINAS PERHUBUNGAN			88,495,125,650		86,568,886,238		87,192,414,800		108,564,381,250		115,143,843,563		485,964,651,501
X.XX.01	PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH KABUPATEN/KOTA	Cakupan pelayanan penunjang urusan pemda	100%	23,014,367,000	100%	22,113,524,800	100%	26,173,154,500	100%	31,350,915,000	100%	33,660,704,000	100%	136,312,665,300
X.XX.01.2.01	Perencanaan, Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah	Persentase ketersediaan dokumen perencanaan, penganggaran, dan evaluasi kinerja perangkat daerah	100%	154,367,000	100%	124,286,300	100%	164,815,300	100%	165,000,000	100%	220,000,000	100%	828,468,600
X.XX.01.2.01.01	Penyusunan Dokumen Perencanaan Perangkat Daerah	Jumlah Dokumen Perencanaan Perangkat Daerah	2 dokumen	100,000,000	2 dokumen	81,848,000	2 dokumen	109,848,000	2 dokumen	100,000,000	3 dokumen	150,000,000	11 dokumen	541,696,000
X.XX.01.2.01.06	Koordinasi dan Penyusunan Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD	Jumlah Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD	17 dokumen	54,367,000									17 dokumen	54,367,000
		Jumlah Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD dan Laporan Hasil Koordinasi Penyusunan Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD			7 laporan	42,438,300	7 laporan	54,967,300	7 laporan	65,000,000	7 laporan	70,000,000	28 laporan	232,405,600
X.XX.01.2.02	Administrasi Keuangan Perangkat Daerah	persentase adm keuangann tepat waktu	100%	19,110,000,000	100%	18,849,625,000	100%	19,041,781,400	100%	26,156,800,000	100%	28,628,480,000	100%	111,786,686,400
X.XX.01.2.02.01	Penyediaan Gaji dan Tunjangan ASN	Jumlah Pegawai ASN	131 orang	19,070,000,000									131 orang	19,070,000,000
		Jumlah Orang yang Menerima Gaji dan Tunjangan ASN			125 orang	18,822,085,000	125 orang	19,000,000,000	125 orang	26,116,800,000	125 orang	28,588,480,000	125 orang	92,527,365,000
X.XX.01.2.02.07	Koordinasi dan Penyusunan Laporan Keuangan Bulanan/Triwulanan/Semesteran SKPD	Jumlah Laporan Keuangan	18 Dokumen	40,000,000									18 Dokumen	40,000,000
		Jumlah Laporan Keuangan Bulanan/ Triwulanan/ Semesteran SKPD dan Laporan Koordinasi Penyusunan Laporan Keuangan Bulanan/Triwulanan/Semesteran SKPD			7 laporan	27,540,000	7 laporan	41,781,400	7 laporan	40,000,000	7 laporan	40,000,000	28 laporan	149,321,400

X.XX.01.2.05	Administrasi Kepegawaian Perangkat Daerah	Persentase Pemenuhan Pengurusan Administrasi Kepegawaian	100%	190,000,000		-	100%	299,682,000	100%	200,000,000	100%	200,000,000	100%	889,682,000
X.XX.01.2.05.02	Pengadaan Pakaian Dinas Beserta Atribut Kelengkapannya	jenis pakaian dinas	2 jenis	190,000,000									3 jenis	190,000,000
		Jumlah Paket Pakaian Dinas beserta Atribut Kelengkapan					1 Paket	99,684,000	1 Paket	100,000,000	1 Paket	100,000,000	3 Paket	299,684,000
X.XX.01.2.05.011	Bimbingan Teknis Implementasi Peraturan Perundang-Undangan	Jumlah Orang yang Mengikuti Bimbingan Teknis Implementasi Peraturan Perundang-Undangan					120 Orang	199,998,000	120 Orang	100,000,000	120 Orang	100,000,000	120 Orang	399,998,000
X.XX.01.2.06	Administrasi Umum Perangkat Daerah	persentase penyediaan adm umum perkantoran	100%	1,295,000,000	100%	1,411,033,500	100%	1,283,439,800	100%	1,512,300,000	100%	1,615,330,000	100%	7,117,103,300
X.XX.01.2.06.01	Penyediaan Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan Kantor	Jumlah Jenis Komponen Instalasi Listrik/penerangan bangunan kantor	12 jenis	20,000,000									12 jenis	20,000,000
		Jumlah Paket Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan			1 paket	9,999,500	1 paket	11,910,500	1 paket	27,000,000	1 paket	30,000,000	4 paket	78,910,000
X.XX.01.2.06.02	Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor	Jumlah Jenis Peralatan dan Perlengkapan Kantor	10 jenis, 45 jenis	300,000,000						-			5 jenis, 45 jenis	300,000,000
		Jumlah Paket Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang Disediakan			2 paket	641,444,000	2 paket	439,609,800	2 paket	330,000,000	2 paket	363,000,000	8 paket	1,774,053,800
X.XX.01.2.06.03	Penyediaan Peralatan Rumah Tangga	Jumlah Jenis Peralatan Rumah Tangga	20 jenis	25,000,000						-			20 jenis	25,000,000
		Jumlah Paket Peralatan Rumah Tangga yang Disediakan			1 paket	15,000,000	1 paket	11,998,500	1 paket	33,275,000	1 paket	36,602,500	4 paket	96,876,000
X.XX.01.2.06.04	Penyediaan Bahan Logistik Kantor	Jumlah Jenis Makanan dan Minuman	3 jenis	500,000,000									3 jenis	500,000,000
		Jumlah Paket Bahan Logistik Kantor yang Disediakan			3 paket	378,135,000	3 paket	349,952,000	3 paket	500,000,000	3 paket	500,000,000	12 paket	1,728,087,000
X.XX.01.2.06.05	Penyediaan Barang Cetak dan Penggandaan	Jenis barang cetakan dan penggandaan yang tersedia	23 Jenis	100,000,000									17 Jenis	100,000,000
		Jumlah Paket Barang Cetak dan Penggandaan yang Disediakan			1 paket	44,989,000	1 paket	24,992,000	1 paket	135,000,000	1 paket	150,000,000	4 paket	354,981,000
X.XX.01.2.06.09	Penyelenggaraan Rapat Koordinasi dan Konsultasi SKPD	Jumlah rapat koordinasi dan konsultasi	2 jenis	350,000,000									2 jenis	350,000,000
		Jumlah Laporan Penyelenggaraan Rapat			12 laporan	321,466,000	12 laporan	444,977,000	12 laporan	487,025,000	12 laporan	535,727,500	48 laporan	1,789,195,500
X.XX.01.2.07	Pengadaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintah Daerah	persentase barang milik daerah dalam pelayanan	100%	900,000,000		-	100%	3,562,598,000	100%	1,500,000,000	100%	1,000,000,000	100%	6,962,598,000
X.XX.01.2.07.02	Pengadaan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	Jumlah Unit Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan yang Disediakan	2 Unit	900,000,000	-	-	3 unit	3,562,598,000	1 unit	1,500,000,000	3 unit	1,000,000,000	9 unit	6,962,598,000
X.XX.01.2.08	Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	Persentase terpenuhinya jasa penunjang urusan pemerintahan daerah	100%	1,050,000,000	100%	1,298,920,000	100%	1,388,728,000	100%	1,397,550,000	100%	1,537,305,000	100%	6,672,503,000
X.XX.01.2.08.02	Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik	jumlah bulan	12 bulan	390,000,000				-		-			12 bulan	390,000,000
		Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik yang Disediakan			12 laporan	586,800,000	12 laporan	670,000,000	12 laporan	519,090,000	12 laporan	570,999,000	48 laporan	2,346,889,000
X.XX.01.2.08.04	Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor	jumlah bulan layanan jasa kebersihan kantor	12 bulan	660,000,000						-			12 bulan	660,000,000
		Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor yang Disediakan			12 laporan	712,120,000	12 laporan	718,728,000	12 laporan	878,460,000	12 laporan	966,306,000	48 laporan	3,275,614,000

X.XX.01.2.09	Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah	persentase barang milik daerah kondisi baik	100%	315,000,000	100%	429,660,000	100%	432,110,000	100%	419,265,000	100%	459,589,000	100%	2,055,624,000
X.XX.01.2.09.02	Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan, Pajak, dan Perizinan Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan	Jumlah Kendaraan Dinas Operasional atau Lapangan yang Dipelihara dan dibayarkan Pajak dan Perizinannya	7 unit	140,000,000	15 unit	199,780,000	18 unit	204,840,000	15 unit	186,340,000	15 unit	204,974,000	15 unit	935,934,000
X.XX.01.2.09.06	Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya	Jenis perlengkapan gedung kantor yang terpelihara	13 jenis	25,000,000									13 jenis	25,000,000
		Jumlah Peralatan dan Mesin Lainnya yang Dipelihara			23 unit	29,880,000	41 unit	29,620,000	25 unit	33,275,000	25 unit	35,000,000	25 unit	127,775,000
X.XX.01.2.09.09	Pemeliharaan/Rehabilitasi Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya	jumlah gedung yang terpelihara	4 gedung	150,000,000									4 gedung	150,000,000
		Jumlah Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya yang Dipelihara/Direhabilitasi			3 unit	200,000,000	3 unit	197,650,000	3 unit	199,650,000	3 unit	219,615,000	3 unit	816,915,000
2.15.02	PROGRAM PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)	kecepatan rata-rata	25,5km/jam	65,180,758,650	26km/jam	64,355,361,438	26,5 km/jam	60,919,525,300	27 km/jam	77,113,466,250	28 km/jam	81,383,139,563	28 km/jam	348,952,251,201
2.15.02.2.01	Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota	cakupan integrasi perencanaan transportasi	100%	900,000,000	100%	450,000,000	100%	375,000,000	100%	600,000,000	100%	400,000,000	100%	2,725,000,000
2.15.02.2.01.01	Pelaksanaan Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota	Jumlah Dokumen Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota	1 dokumen	400,000,000									1 dokumen	400,000,000
2.15.02.2.01.02	Penetapan Kebijakan dan Sosialisasi Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota	Jumlah Dokumen Penetapan Kebijakan dan Sosialisasi Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota	5 dokumen	500,000,000	5 dokumen	450,000,000	5 dokumen	375,000,000	5 dokumen	600,000,000	4 dokumen	400,000,000	24 dokumen	2,325,000,000
2.15.02.2.02	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota	persentase ketersediaan prasarana dan perlengkapan jalan	11,11%	41,508,778,650	11,11%	41,172,844,838	11,11%	38,558,793,600	11,11%	44,717,131,250	11,11%	54,637,987,813	55,55%	220,595,536,151
2.15.02.2.02.01	Pembangunan Prasarana Jalan di Jalan Kabupaten/Kota	Jumlah Prasarana Jalan di Jalan Kabupaten/Kota yang Terbangun	2 unit	200,000,000			2 unit	213,700,000	2 unit	200,000,000	1 unit	5,000,000,000	8 unit	5,613,700,000
2.15.02.2.02.02	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota	Jumlah Jenis	6 jenis	2,500,000,000									6 jenis	2,500,000,000
		Jumlah Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota yang Tersedia			270 unit	1,917,190,200	200 Unit	2,399,999,600	250 Unit	3,350,000,000	250 Unit	3,400,000,000	970 unit	11,067,189,800
2.15.02.2.02.03	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Jalan	Jumlah Prasarana Jalan yang Terehabilitasi dan Terpelihara	15 unit	375,000,000	10 unit halte	115,000,000	12 unit	349,990,000	10 unit	150,000,000	10 unit	250,000,000	57 unit	1,239,990,000
2.15.02.2.02.04	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	Jumlah Jenis	5 jenis	1,500,000,000									6 jenis	1,500,000,000
		Jumlah Perlengkapan Jalan yang Terehabilitasi dan Terpelihara			353 unit	3,094,463,000	66 unit	2,400,000,000.00	100 unit	2,200,000,000	100 unit	2,500,000,000	619 unit	10,194,463,000
2.15.02.2.02.02	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota (UPT PJU)	Jumlah Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota yang Tersedia	744 unit	34,833,778,650	937 unit	33,922,967,338	666 unit	31,095,104,000	600 unit	36,717,131,250	600 unit	41,387,987,813	3547 unit	177,956,969,051
2.15.02.2.02.04	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan (UPT PJU)	Jumlah Perlengkapan Jalan yang Terehabilitasi dan Terpelihara	5800 unit	2,100,000,000	5800 unit	2,123,224,300	5800 unit	2,100,000,000	5800 unit	2,100,000,000	5800 unit	2,100,000,000	29000 unit	10,523,224,300

2.15.02.2.03	Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe C	jumlah orang yang melalui terminal setiap tahun	4.500.000 orang	4,750,000,000	5.000.000 orang	5,454,739,300	5.500.000 orang	5,150,000,000	5.600.000 orang	7,700,000,000	5.700.000 orang	5,200,000,000	26.300.000 orang	28,254,739,300
2.15.02.2.03.02	Pembangunan Gedung Terminal	Jumlah Gedung Terminal yang Terbangun							I unit	2,700,000,000			I unit	2,700,000,000
2.15.02.2.03.04	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Terminal (Fasilitas Utama dan Pendukung)	Jumlah Terminal (Fasilitas Utama dan Pendukung) yang Direhabilitasi dan Dipelihara	1 terminal	4,750,000,000	1 unit terminal	5,454,739,300	1 unit terminal	5,150,000,000	1 terminal	5,000,000,000	1 terminal	5,200,000,000	1 terminal	25,554,739,300
2.15.02.2.04	Penerbitan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir	persentase rekomendasi yang dikeluarkan	100%	300,000,000	100%	499,999,000	100%	400,000,000	100%	800,000,000	100%	500,000,000	100%	2,499,999,000
2.15.02.2.04.02	Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir Kewenangan Kabupaten/Kota	Jumlah lokasi parkir	7 lokasi	300,000,000									7 lokasi	300,000,000
		Jumlah Laporan Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan dan Terbangunnya Fasilitas Parkir Kewenangan Kabupaten/Kota			12 laporan	499,999,000	12 laporan	400,000,000	12 laporan	800,000,000	12 laporan	500,000,000	48 laporan	2,199,999,000
2.15.02.2.05	Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Persentase kelayakan pengoperasian kendaraan umum	95%	1,930,000,000	95%	2,235,571,000	95%	1,959,748,700	95%	6,326,335,000	95%	2,635,151,750	95%	15,086,806,450
2.15.02.2.05.01	Penyediaan Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor yang Tersedia			34 unit	388,254,000	5 Unit	334,903,000.00	5 Unit	4,000,000,000	5 Unit	300,000,000	49 Unit	5,023,157,000
2.15.02.2.05.04	Penyediaan Bukti Lulus Uji Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	jumlah tanda lulus uji	20000 set	550,000,000									20000 set	550,000,000
		Jumlah Dokumen Bukti Lulus Uji Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor			1 dokumen	540,000,000	1 dokumen	55,000,000	1 dokumen	636,693,750	1 dokumen	668,528,438	4 dokumen	1,900,222,188
2.15.02.2.05.06	Identifikasi dan Analisis Potensi Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji	Jumlah Laporan Identifikasi dan Analisis Potensi Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji							1 laporan	100,000,000			1 laporan	100,000,000
2.15.02.2.05.07	Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah jenis	2 jenis	80,000,000									2 jenis	80,000,000
		Jumlah Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor yang Terpelihara			13 unit	128,991,000	13 unit	249,847,000.00	13 unit	92,610,000	13 unit	97,240,500	13 unit	568,688,500
2.15.02.2.05.08	Koordinasi Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah layanan UPT PKB	12 bulan	1,250,000,000									12 bulan	1,250,000,000
		Jumlah Laporan Koordinasi Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor			12 laporan	1,128,326,000	12 laporan	1,269,998,700	12 laporan	1,447,031,250	12 laporan	1,519,382,813	48 laporan	5,364,738,763
2.15.02.2.05.10	Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah Dokumen	1 dokumen	50,000,000									1 dokumen	50,000,000
		Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor			1 laporan	50,000,000	1 laporan	50,000,000	1 laporan	50,000,000	1 laporan	50,000,000	4 laporan	200,000,000

2.15.02.2.06	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota	Persentase titik pengawasan kemacetan	53%	12,964,980,000	59%	13,619,352,400	62,5%	13,100,000,000	65,6%	15,400,000,000	68,75%	16,400,000,000	68,75%	71,484,332,400
2.15.02.2.06.04	Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Kabupaten/Kota	jumlah bulan	12 bulan	12,564,980,000									12 bulan	12,564,980,000
		Jumlah Laporan Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Kabupaten/Kota			12 laporan	13,397,523,400	12 laporan	12,900,000,000	12 laporan	15,000,000,000	12 laporan	16,000,000,000	48 laporan	57,297,523,400
2.15.02.2.06.05	Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota	Jumlah rapat	10 kali	400,000,000									10 kali	400,000,000
		Jumlah Laporan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota			11 laporan	221,829,000	11 laporan	200,000,000	11 laporan	400,000,000	11 laporan	400,000,000	44 laporan	1,221,829,000
2.15.02.2.07	Persetujuan Hasil Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) untuk Jalan Kabupaten/Kota	Persentase Andalin yang diterbitkan	100%	50,000,000			100%	25,000,000	100%	100,000,000	100%	125,000,000	100%	300,000,000
2.15.02.2.07.03	Koordinasi dan Sinkronisasi Penilaian Hasil Andalin	Jumlah Dokumen	30 dokumen	50,000,000									30 dokumen	50,000,000
		Jumlah Laporan Koordinasi dan Sinkronisasi Penilaian Hasil Andalin					12 laporan	25,000,000	12 laporan	100,000,000	12 laporan	125,000,000	36 laporan	250,000,000
2.15.02.2.09	Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	load factor	30,5%	2,490,000,000	31%	378,968,000	31.5%	705,992,000	25%	1,140,000,000	25%	1,140,000,000	25%	5,854,960,000
2.15.02.2.09.01	Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah koridor yang beroperasi	1 koridor	2,250,000,000									1 koridor	2,250,000,000
		Jumlah Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota yang Tersedia			6 unit	228,968,000	3500 unit	605,992,000	3500 unit	1,000,000,000	3500 unit	1,000,000,000	3500 unit	2,834,960,000
2.15.02.2.09.02	Pengendalian dan Pengawasan Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (satu) Kabupaten/Kota	jumlah dokumen	2 dokumen	240,000,000									2 dokumen	240,000,000
		Jumlah Laporan Pengendalian dan Pengawasan Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Kabupaten/Kota			12 laporan	150,000,000	12 laporan	100,000,000	12 laporan	140,000,000	12 laporan	140,000,000	48 laporan	530,000,000

2.15.02.2.11	Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Persentase perencanaan dan kebijakan angkutan umum			100%	238,429,000		-					100%	238,429,000
2.15.02.2.11.01	Pelaksanaan Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	Jumlah Dokumen Kebijakan Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota			1 dokumen	238,429,000							1 dokumen	238,429,000
2.15.02.2.14	Penerbitan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Lintas Daerah Kabupaten/Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/Kota	rasio ijin trayek	0,0022	287,000,000	0,0022	305,457,900	0,0022	644,991,000	0,0023	330,000,000	0,0024	345,000,000	0,0024	1,912,448,900
2.15.02.2.14.01	Fasilitasi Pemenuhan Persyaratan Perolehan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Kewenangan Kabupaten/Kota dalam Sistem Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik	jumlah orang	3 orang, 12 bulan	157,000,000									3 orang, 12 bulan	157,000,000
		Jumlah Laporan Pemenuhan Persyaratan Perolehan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Kewenangan Kabupaten/Kota dalam Sistem Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik			12 laporan	147,648,000	12 laporan	165,000,000	12 laporan	170,000,000	12 laporan	175,000,000	48 laporan	657,648,000
2.15.02.2.14.02	Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Kewenangan Kabupaten/Kota	Jumlah Jenis	2 jenis	130,000,000									2 jenis	130,000,000
		Jumlah Laporan Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek Kewenangan Kabupaten/Kota			2 laporan	157,809,900	3 laporan	479,991,000	2 laporan	160,000,000	2 laporan	170,000,000	8 laporan	967,800,900
2.15.05	PROGRAM PENGELOLAAN PERKERETAAPIAN	persentase ketersediaan perencanaan dan kebijakan perkeretaapian	100%	300,000,000	100%	100,000,000	100%	99,735,000	100%	100,000,000	100%	100,000,000	100%	699,735,000
2.15.05.2.01	Penetapan Rencana Induk Perkeretaapian	persentase ketersediaan perencanaan dan kebijakan pengelolaan perkeretaapian	100%	300,000,000	100%	100,000,000	100%	99,735,000	100%	100,000,000	100%	100,000,000	100%	699,735,000
2.15.05.2.01.01	Pelaksanaan Penyusunan Rencana Induk Perkeretaapian	Jumlah Dokumen Rencana Induk Perkeretaapian	1 dokumen	200,000,000									1 dokumen	200,000,000
2.15.05.2.01.02	Penetapan Kebijakan dan Sosialisasi Rencana Induk Perkeretaapian	jumlah pelaksanaan	1 kali	100,000,000									1 kali	100,000,000
		Jumlah Dokumen Penetapan Kebijakan dan Sosialisasi Rencana Induk Perkeretaapian			1 dokumen	100,000,000	1 dokumen	99,735,000.00	1 dokumen	100,000,000	1 dokumen	100,000,000	4 dokumen	399,735,000

BAB VII

KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

Dalam rangka pencapaian tujuan dan sasaran RPJMD, Dinas Perhubungan Kota Depok menetapkan beberapa indikator kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu lima tahun sebagai penjabaran dari Indikator Kinerja Utama (IKU) yang tertuang dalam RPJMD. Target pencapaian kinerja sesuai indikator yang telah ditetapkan, merupakan suatu bentuk kontrak kerja Dinas Perhubungan dengan Pemerintah Kota Depok. IKU harus bisa dihitung atau diukur serta digunakan sebagai dasar untuk menilai atau melihat capaian kinerja dan dapat dipertanggungjawabkan dalam bentuk laporan kinerja.

Indikator Kinerja Dinas Perhubungan yang mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPJMD disertai dengan target kinerja dalam kurun waktu 5 (lima) tahun periode 2021-2026 dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 7.1 Indikator Kinerja Dinas Perhubungan Kota Depok yang Mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPJMD

NO	INDIKATOR	KONDISI KINERJA PADA AWAL PERIODE TAHUN 2020	TARGET TAHUN					KONDISI AKHIR 2026
			2022	2023	2024	2025	2026	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	V/C RATIO	0,79	0,77	0,74	0,72	0,7	0,68	0,68
2	NILAI SAKIP	70	70,25	70,50	71	71,5	72	72

BAB VIII PENUTUP

Sebagai suatu bagian dari dokumen perencanaan yang dimiliki oleh pemerintah daerah, Rencana Strategis Perubahan Dinas Perhubungan Kota Depok ini merupakan dokumen yang dijadikan acuan dasar bagi pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan selama periode 2021 – 2026, mengikuti periode berlakunya RPJMD Kota Depok 2021 – 2026. Dokumen Rencana Strategis perubahan Dinas Perhubungan Kota Depok Tahun 2021 – 2026 ini merupakan penerjemahan dan penguraian lebih terperinci dari RPJMD Kota Depok Tahun 2021 – 2026. Dokumen ini merupakan rujukan bagi Dinas Perhubungan Kota Depok dalam Menyusun rencana kerja tahunan dan dapat merupakan rujukan bagi instansi dan organisasi terkait lainnya.

Di dalam pelaksanaan Renstra Perubahan Dinas Perhubungan, senantiasa dilakukan pengawasan dan evaluasi, sebagai wujud penyelenggaraan pemerintahan yang akuntabel, transparan dan bercirikan penyelenggaraan pemerintahan yang baik (*good governance*) . Rencana Strategis Perubahan Dinas Perhubungan Kota Depok ini merupakan dokumen yang memberikan gambaran arah dan tujuan pembangunan bidang Perhubungan di Kota Depok. Keberhasilan pelaksanaan Rencana Strategis Perubahan Dinas Perhubungan Tahun 2021 – 2026 ini sangat bergantung pada komitmen antara Dinas Perhubungan, pemangku kepentingan dan seluruh lapisan Masyarakat Kota Depok.

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA DEPOK**



Drs. ZAMROWI, M.Si
NIP. 19640629 198503 1 005