



RENCANA STRATEGIS DINAS PERHUBUNGAN TAHUN

2024-2026

RENSTRA

DINAS PERHUBUNGAN KOTA BEKASI



dishub.bekasikota.go.id

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas berkat dan rahmat-Nya sehingga Penyusunan Review Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Kota Bekasi Tahun 2024 - 2026 dapat diselesaikan dengan baik.

Dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah yang ditindaklanjuti dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, berkonsekuensi pada terjadinya Perubahan Rencana Pembangunan jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bekasi Tahun 2024 - 2026, maka dokumen perencananan lima tahunan yaitu Review Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024 - 2026, maka setiap Perangkat Daerah wajib menyusun Rencana Strategis 5 (lima) tahunan yang menggambarkan visi, misi, analisis lingkungan strategis, faktor-faktor kunci keberhasilan, tujuan dan sasaran, strategi, serta evaluasi kinerja sesuai dengan tugas dan fungsi Perangkat Daerah, yang disusun berpedoman kepada RPJMD dan bersifat indikatif.

Penyusunan Review Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi 2024 - 2026, merupakan penyesuaian serta penyelarasan dalam rangka mendukung keberhasilan visi misi Wali Kota Bekasi Tahun 2024 - 2026 **“KOTA BEKASI CERDAS, KREATIF, MAJU, SEJAHTERA DAN IHSAN”** Selanjutnya visi tersebut dijabarkan tujuan dan sasaran strategis, serta program dan kegiatan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan.

Kami menyadari Dokumen Rencana Strategis ini belum dapat memenuhi harapan semua pihak, karena itu masukan, kritik dan saran untuk perbaikan akan kami terima dengan terbuka. Akhirnya dengan segala keterbatasan yang ada, kami berharap Renstra ini dapat berguna bagi semua pihak yang berkepentingan.

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA BEKASI,**



Dr. DADANG GINANJAR SAMSUPRAJA, M.A.P
Pembina Utama Muda
NIP. 19630307 198307 1 001

DAFTAR ISI

	Hal
Kata Pengantar.....	i
Daftar Isi	iii
BAB I PENDAHULUAN	1-1
1.1. Latar belakang.....	1-1
1.2. Landasan Hukum.....	1-2
1.3. Maksud dan Tujuan	1-4
1.4. Sistematika Penulisan.....	1-5
BAB II GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN.....	2-1
2.1. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan.....	2-1
2.1.1. Struktur Organisasi.....	2-7
2.2. Sumber Daya Dinas Perhubungan.....	2-12
2.3. Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan.....	2-32
2.3.1. Pencapaian Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan.....	2-32
2.3.2. Anggaran dan Realisasi Pendanaan Pelayanan Dinas Perhubungan.....	2-39
2.4. Tantangan dan Peluang Pengembangan Pelayanan Dinas Perhubungan.....	2-41
BAB III PERMASALAHAN DAN ISU-ISU STRATEGIS DINAS PERHUBUNGAN.....	3-1
3.1. Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Pelayanan Dinas Perhubungan.....	3-1
3.2. Telaahan Renstra Kementerian Perhubungan, Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) dan Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.....	3-6
3.3. Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis.....	3-10
3.4. Penentuan Isu-Isu Strategis.....	3-12
BAB IV TUJUAN DAN SASARAN DINAS PERHUBUNGAN.....	4-1
4.1. Visi Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah....	4-1
BAB V STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN.....	5-1
BAB VI RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN.....	6-1
BAB VII KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN.....	7-1
BAB VIII PENUTUP	8-1
8.1. Kaidah Pelaksanaan Umum	8-1
8.2. Faktor Kunci Keberhasilan	8-1

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi Berdasarkan Peraturan Wali Kota Nomor 9 Tahun 2023 tentang Rencana Pembangunan Daerah Kota Bekasi Tahun 2024–2026, Dengan adanya Instruksi Menteri Dalam Negeri No. 52 Tahun 2022 tentang Penyusunan Dokumen Perencanaan Pembangunan Daerah Bagi Daerah Dengan Masa Jabatan Kepala Perangkat Daerah Berakhir Pada Tahun 2022 Dan Daerah Otonom Baru, maka Rencana Strategis Perangkat Daerah yang selanjutnya disingkat Renstra Perangkat Daerah adalah dokumen Perencanaan yang berorientasi pada hasil yang ingin dicapai dalam jangka waktu 3 tahun (2024-2026).

Renstra Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024-2026 merupakan dokumen perencanaan yang disusun sebagai panduan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan 3 (tiga) tahun ke depan. Sehingga Renstra Dinas Perhubungan Kota Bekasi merupakan penjabaran dari Tema Pembangunan, Arah Kebijakan dan Prioritas Pembangunan Tahun 2024-2026 yang mengacu pada Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Tahun 2024-2026.

Sehubungan dengan tugas dan fungsi OPD serta disusun dengan memperhitungkan perkembangan lingkungan strategis. Fungsi Renstra Perangkat Daerah adalah sebagai acuan dalam penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi OPD dalam Pembangunan Daerah. Renstra Perangkat Daerah memuat tujuan, sasaran, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsinya yang berpedoman pada Rencana Pembangunan Daerah.

Dinas Perhubungan Kota Bekasi sebagai salah OPD di Kota Bekasi memiliki tugas membantu Kepala Daerah dengan tugas pokok dan fungsi menjalankan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang pelayanan transportasi kepada masyarakat di bidang perhubungan untuk menyediakan fasilitas infrastruktur transportasi yang nyaman dan aman di Kota Bekasi, maju secara teknologi, hijau dengan mengurangi polusi udara sebagai akibat dari emisi gas buang kendaraan bermotor sehingga ikut berperan dalam kesehatan manusia yang dilakukan secara seimbang dan berkelanjutan.

Renstra Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024 – 2026 disusun berdasarkan isu strategis dan rumusan permasalahan bidang perhubungan

yang terjadi di Kota Bekasi. Rumusan permasalahan perhubungan diperoleh dari *Focussed Group Discussion (FGD)* yang dikumpulkan oleh anggota tim penyusun Renstra Dinas Perhubungan dan rumusan hasil evaluasi pembangunan sektor perhubungan serta mengacu pada Rancangan Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Kota Bekasi.

Di samping itu, terbitnya Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2019 Tentang Sistem Informasi Pemerintahan Daerah dan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-5889 Tahun 2021 tentang Hasil Verifikasi dan Validasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah, mengamanatkan bahwa pemerintah daerah menyusun dokumen rencana pembangunan daerah, dokumen rencana perangkat daerah, dan dokumen pengelolaan keuangan daerah sesuai dengan klasifikasi, kodefikasi, dan nomenklatur yang baru tersebut.

1.2 Landasan Hukum

Penyusunan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi dilandasi dengan perundang-undangan dan peraturan sebagai berikut :

1. Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1996 tentang Pembentukan Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Bekasi;
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025;
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 9 Tahun 2015;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2008 tentang Pedoman Evaluasi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah;
8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian Dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2015 tentang Kendaraan;
11. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
12. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi Tahun 2018 - 2029;
13. Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 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;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 81 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota;
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2013 tentang Petunjuk Teknis Penerapan dan Pencapaian Standar Pelayanan Minimal Bidang Perhubungan Daerah Provinsi dan Daerah Kabupaten/Kota;
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan;
17. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
18. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas;
19. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2019 Tentang Sistem Informasi Pemerintahan Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 1114);
20. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 90 Tahun 2019 Tentang Klasifikasi, Kodefikasi, dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah;
21. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-5889 Tahun 2021 tentang Hasil Verifikasi dan Validasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah;

22. Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 52 Tahun 2022 Tentang Penyusunan Dokumen Perencanaan Pembangunan Daerah Bagi Daerah Dengan Masa Jabatan Kepala Daerah Berakhir Pada Tahun 2023 Dan Daerah Otonom Baru;
23. Peraturan Gubernur Jawa Barat Nomor 72 Tahun 2006 tentang Tata Cara Perencanaan Pembangunan Tahunan Daerah;
24. Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 09 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan;
25. Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 10 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Usaha Angkutan Umum, Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, dan Retribusi Izin Trayek;
26. Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 3 Tahun 2008 tentang Urusan Pemerintahan Wajib dan Pilihan yang menjadi Kewenangan Pemerintah Kota Bekasi;
27. Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 7 Tahun 2016 Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Pemerintah Kota Bekasi;
28. Peraturan Daerah Kota Bekasi Nomor 17 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir serta Terminal;
29. Keputusan Walikota Bekasi Nomor 551.21/Kep.350-DLLAJ/2001 tentang Penetapan Lintasan Trayek dan Jumlah Kebutuhan Angkutan Kota Pada Setiap Lintasan Trayek di Kota Bekasi;
30. Peraturan Walikota Bekasi Nomor 50 Tahun 2013 tentang Pedoman Penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) Penyelenggaraan Administrasi Pemerintahan di Lingkungan Pemerintah Kota Bekasi;
31. Peraturan Wali Kota Bekasi Nomor 20 Tahun 2019 Tentang Kedudukan, Susunan, Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi, serta Tata Kerja pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi;
32. Peraturan Wali Kota Nomor 9 Tahun 2023 tentang Rencana Pembangunan Daerah Kota Bekasi Tahun 2024–2026;
33. Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tanggerang, dan Bekasi Nomor SK.11 BPTJ Tahun 2021 Tentang Rencana Strategis Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tanggerang, dan Bekasi Tahun 2020-2024.

1.3 Maksud dan Tujuan

Penyusunan Rencana Strategis Perubahan Dinas Perhubungan Kota Bekasi 2024-2026 dimaksudkan untuk memberikan gambaran strategis arah program kerja Dinas Perhubungan disertai dengan rencana kerja dalam

rangka regulasi dan kerangka anggaran yang bersifat indikatif selama 3 (tiga) tahun kedepan. Dengan demikian, penyusunan Rencana Strategis Dinas Perhubungan ini menjadi landasan penyusunan semua dokumen perencanaan pembangunan sektor perhubungan Kota Bekasi.

Adapun tujuan penyusunannya Tujuan penyusunan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi,yaitu:

1. Memberikan arah pembangunan sektor perhubungan Kota Bekasi selama 3 tahun;
2. Menyiapkan tolok ukur sehingga pengukuran kinerja dinas dapat dilakukan secara akuntabel dan memudahkan dalam melakukan evaluasi dan pertanggung jawabannya;
3. Sebagai langkah penyusunan program kerja Dinas Perhubungan yang berkelanjutan;
4. Membantu dalam mencapai visi dan misi Kepala Daerah.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan Rencana Strategis Perubahan Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024 – 2026 mengacu pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 86 Tahun 2018 sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mengemukakan secara ringkas pengertian Renstra PD (Perangkat Daerah) sesuai dengan yang tertera dalam Rencana Pembangunan Daerah Kota Bekasi dan proses penyusunan Renstra.

1.2 Landasan Hukum

Memuat penjelasan tentang undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan daerah, dan ketentuan peraturan lainnya yang mengatur tentang struktur organisasi, tugas dan fungsi, kewenangan PD (Perangkat Daerah), serta pedoman yang dijadikan acuan dalam penyusunan perencanaan dan penganggaran PD (Perangkat Daerah).

1.3 Maksud dan Tujuan

Memuat penjelasan tentang maksud dan tujuan dari penyusunan Renstra PD (Perangkat Daerah).

1.4 Sistematika Penulisan

Menguraikan pokok bahasan dalam penulisan Renstra PD (Perangkat Daerah), serta susunan garis besar isi dokumen.

BAB II GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN

- 2.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan
Memuat penjelasan umum tentang dasar hukum pembentukan PD (Perangkat Daerah), struktur organisasi PD (Perangkat Daerah), serta uraian tugas dan fungsi
- 2.2 Sumber Daya Dinas Perhubungan
Memuat penjelasan ringkas tentang macam sumber daya yang dimiliki PD (Perangkat Daerah) dalam menjalankan tugas dan fungsinya mencakup sumber daya manusia dan aset.
- 2.3 Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan
Bagian ini menunjukkan tingkat capaian kinerja PD (Perangkat Daerah) berdasarkan sasaran/target Renstra PD (Perangkat Daerah) periode sebelumnya, menurut SPM untuk urusan wajib, dan/atau indikator lainnya.

BAB III GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN

- 3.1 Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Pelayanan Dinas Perhubungan
Mengemukakan permasalahan-permasalahan pelayanan PD (Perangkat Daerah) beserta faktor-faktor yang mempengaruhinya.
- 3.2 Telaahan Renstra Kementrian Perhubungan dan Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat
Mengemukakan apa saja faktor penghambat atau pun faktor pendorong pelayanan PD (Perangkat Daerah) yang dapat mempengaruhi permasalahan pelayanan PD (Perangkat Daerah) ditinjau dari sasaran jangka menengah Renstra K/L ataupun Renstra PD (Perangkat Daerah) provinsi/kabupaten/kota.
- 3.3 Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis
Mengemukakan apa saja faktor-faktor penghambat dan pendorong dari pelayanan PD (Perangkat Daerah) yang mempengaruhi permasalahan pelayanan PD (Perangkat Daerah) ditinjau dari implikasi RTRW dan KLHS.
- 3.4 Penentuan Isu-isu Strategis
Mengemukakan review terhadap faktor-faktor dari pelayanan PD (Perangkat Daerah) yang mempengaruhi permasalahan pelayanan PD (Perangkat Daerah) ditinjau dari:
 - 1) Gambaran pelayanan PD (Perangkat Daerah);

BAB IV TUJUAN, DAN SASARAN

- 4.1 Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Dinas Perhubungan

Mengemukakan rumusan pernyataan tujuan dan sasaran jangka menengah PD (Perangkat Daerah) sebagaimana dihasilkan pada perumusan tujuan pelayanan jangka menengah PD (Perangkat Daerah) dan perumusan sasaran pelayanan jangka menengah PD (Perangkat Daerah).

BAB V STRATEGIS DAN ARAH KEBIJAKAN

5.1 Strategi dan Kebijakan Dinas Perhubungan

Mengemukakan rumusan pernyataan strategi dan arah kebijakan

BAB VI KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

Mengemukakan indikator kinerja Perangkat Daerah yang secara langsung menunjukkan kinerja yang akan dicapai Perangkat Daerah dalam lima tahun mendatang sebagai komitmen untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran RPD

BAB VIII PENUTUP

BAB II

GAMBARAN PELAYANAN DINAS PERHUBUNGAN

2.1 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan Kota Bekasi di bentuk Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2016 Tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Bekasi dan Peraturan Wali Kota Nomor 115 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Pokok dan Fungsi, Serta Tata Kerja pada Dinas Perhubungan, maka Dinas Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan dan tugas pembantuan.

Dalam rangka melaksanakan tugas dimaksud maka Dinas Perhubungan Kota Bekasi memiliki fungsi :

1. Menyusun rencana dan program kerja di bidang perhubungan;
2. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
3. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;
4. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang perhubungan;
5. Pelaksanaan urusan tata usaha dinas;
6. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Wali Kota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Dinas Perhubungan adalah unsur pelaksana otonomi daerah dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Wali Kota melalui Sekretaris Daerah.

Peran Dinas perhubungan dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan daerah mencakup bidang transportasi, lalu lintas dan sarana prasarana perhubungan.

Tugas pokok dan fungsi pejabat yang ada di Dinas Perhubungan diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Kepala Dinas

Kepala Dinas mempunyai tugas membantu Wali Kota dalam memimpin, mengendalikan, dan mengkoordinasikan perumusan kebijakan teknis dan pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Dinas yang meliputi bidang teknik lalu lintas, angkutan dan terminal, prasarana, serta pengendalian dan operasional.

Untuk menyelenggarakan tugas tersebut sebagaimana dimaksud Kepala Dinas mempunyai fungsi :

- a. Perumusan dan penetapan rencana strategis dan rencana kerja Dinas sesuai dengan visi dan misi Daerah;
- b. Penetapan pedoman dan petunjuk teknis penyelenggaraan urusan lingkup bidang perhubungan;
- c. Pembinaan dan pengendalian pelaksanaan tugas Sekretaris, Bidang-bidang, UPTD, dan Kelompok Jabatan Fungsional;
- d. Pembinaan administrasi perkantoran;
- e. Pemberian pelayanan dan pembinaan kepada unsur terkait di bidang perhubungan serta pelaksanaan hubungan kerja sama dengan Perangkat Daerah, lembaga/instansi terkait dalam rangka penyelenggaraan kegiatan Dinas;
- f. Pembinaan dan pengembangan karir pegawai Dinas;
- g. Pelaksanaan tugas selaku Pengguna Anggaran/Pengguna Barang;
- h. Penyusunan dan penyampaian laporan keuangan Dinas sesuai ketentuan yang berlaku;
- i. Pemberian laporan pertanggungjawaban tugas Dinas kepada Wali Kota melalui Sekretaris Daerah dan laporan kinerja Dinas sesuai ketentuan yang berlaku;
- j. Penyelenggaraan tugas lain yang diberikan oleh Wali Kota.

2. Sekretariat

Sekretariat mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam memimpin dan mengkoordinasikan penyelenggaraan pelayanan teknis administratif kegiatan dan ketatausahaan yang meliputi urusan Perencanaan, Umum dan Kepegawaian serta Keuangan untuk mencapai tata kelola kesekretariatan yang baik.

Untuk menyelenggarakan tugasnya, Sekretariat mempunyai fungsi :

- a. Pengkoordinasian penyusunan dan perumusan bersama kebijakan, petunjuk teknis serta rencana strategis Dinas;
- b. Penyusunan bersama program kerja dan rencana kegiatan Dinas berdasarkan pada rencana strategis Dinas;
- c. Penyusunan program kerja dan rencana kegiatan Sekretariat;
- d. Pengelolaan ketatausahaan perkantoran serta penelaahan dan pengkajian konsep naskah dinas dan produk hukum lingkup Dinas;
- e. Pembinaan dan pengendalian administrasi keuangan dan kepegawaian Dinas;

- f. Perumusan bahan rencana kebutuhan belanja langsung dan belanja tidak langsung serta bahan rencana kebutuhan, pemanfaatan dan pemeliharaan barang inventaris Dinas;
- g. Penyelenggaraan pelayanan kehumasan;
- h. Pengkoordinasian, pembinaan, dan pengendalian pelaksanaan tugas bawahan;
- i. Penyusunan bahan laporan pelaksanaan kegiatan Sekretaris dan kegiatan Dinas secara berkala;
- j. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya sesuai perintah Kepala Dinas.

3. Bidang Teknik Lalu Lintas

Bidang Teknik Lalu Lintas mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam memimpin, mengendalikan, dan mengkoordinasikan perumusan kebijakan teknis dan pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Dinas yang meliputi manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas dan pengembangan lalu lintas untuk mencapai pelaksanaan teknis urusan di bidangnya.

Untuk menyelenggarakan tugas tersebut, Bidang Teknik Lalu Lintas mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Penyusunan program kerja dan rencana kegiatan Bidang;
- b. Perumusan kebijakan, petunjuk teknis serta rencana strategis sesuai lingkup bidang tugasnya;
- c. Perumusan kebijakan, perencanaan, analisa, rekomendasi dan perhitungan dalam pelaksanaan manajemen lalu lintas;
- d. Perumusan kebijakan, perencanaan, analisa, inventarisasi, perhitungan dan pemasangan dalam pelaksanaan rekayasa lalu lintas;
- e. Perumusan kebijakan, perencanaan, koordinasi, fasilitasi, penyusunan, pengembangan, pemeliharaan, penyediaan dan pengolahan serta penelitian dalam pelaksanaan pengembangan lalu lintas;
- f. Pelaksanaan hubungan kerjasama pelaksanaan tugas dengan Perangkat Daerah terkait;
- g. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi kegiatan dalam lingkup tugasnya;
- h. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya sesuai perintah Kepala Dinas;
- i. Penyiapan bahan laporan pelaksanaan tugas kepada Kepala Dinas.

4. Bidang Angkutan dan Terminal

Bidang Angkutan dan Terminal mempunyai tugas membantu Kepala

Dinas dalam memimpin, mengendalikan, dan mengkoordinasikan perumusan kebijakan teknis dan pelaksanaan urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Dinas yang meliputi angkutan dalam trayek, angkutan tidak dalam trayek dan pembinaan terminal untuk mencapai pelaksanaan teknis urusan di bidangnya.

Untuk menyelenggarakan tugas tersebut, Bidang Angkutan dan Terminal mempunyai fungsi :

- a. Penyusunan program kerja dan rencana kegiatan Bidang;
- b. Perumusan kebijakan, petunjuk teknis serta rencana strategis sesuai lingkup bidang tugasnya;
- c. Perumusan kebijakan, perencanaan, pengembangan, pemeriksaan, pengawasan, rekomendasi dan pembinaan dalam pelaksanaan angkutan dalam trayek;
- d. Perumusan kebijakan, perencanaan, pengembangan, rekomendasi, pembinaan dan Penyediaan serta pemeliharaan dalam pelaksanaan angkutan dalam trayek;
- e. Perumusan kebijakan, perencanaan, penetapan, pengkajian, pengembangan, pembinaan dan pengaturan serta pengawasan dalam pelaksanaan pembinaan terminal;
- f. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi kegiatan dalam lingkup tugasnya;
- g. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya sesuai perintah Kepala Dinas;
- h. Penyiapan bahan laporan pelaksanaan tugas kepada Kepala Dinas.

5. Bidang Prasarana

Bidang Prasarana mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam memimpin, mengendalikan, dan mengkoordinasikan perumusan kebijakan teknis dan pelaksanaan urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Dinas yang meliputi prasarana transportasi, pengujian prasarana dan bina perparkiran untuk mencapai pelaksanaan teknis urusan di bidangnya.

Untuk menyelenggarakan tugas tersebut, Bidang Prasarana mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Penyusunan program kerja dan rencana kegiatan Bidang;
- b. Perumusan kebijakan, petunjuk teknis serta rencana strategis sesuai lingkup bidang tugasnya;
- c. Perumusan kebijakan, perencanaan, perawatan dan pengembangan dalam pelaksanaan prasarana transportasi;
- d. Perumusan kebijakan, perencanaan, pengujian, pembinaan, fasilitasi, koordinasi dan sosialisasi dalam pelaksanaan pengujian sarana;

- e. Perumusan kebijakan, perencanaan, penetapan, rekomendasi, pengawasan dan evaluasi dalam pelaksanaan bina perparkiran;
- f. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi kegiatan dalam lingkup tugasnya;
- g. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya sesuai perintah Kepala Dinas;
- h. Penyiapan bahan laporan pelaksanaan tugas kepada Kepala Dinas.

6. Bidang Pengendalian dan Operasional

Bidang Pengendalian dan Operasional mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam memimpin, mengendalikan, dan mengkoordinasikan perumusan kebijakan teknis dan pelaksanaan urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Dinas yang meliputi penindakan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ), pembinaan keselamatan lalu lintas serta pengendalian lalu lintas untuk mencapai pelaksanaan teknis urusan di bidangnya.

Untuk menyelenggarakan tugas tersebut, Bidang Pengembangan Perhubungan mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Penyusunan program kerja dan rencana kegiatan Bidang;
- b. Perumusan kebijakan, petunjuk teknis serta rencana strategis sesuai lingkup bidang tugasnya;
- c. Perumusan kebijakan, perencanaan, koordinasi, penindakan, dan penertiban dalam pelaksanaan penindakan lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. Perumusan kebijakan, perencanaan, pembinaan, pengawasan, penyusunan, koordinasi dan pengawasan dalam pelaksanaan pembinaan keselamatan lalu lintas;
- e. Perumusan kebijakan, perencanaan, pengendalian, pengaturan dan pengawasan dalam pelaksanaan pengendalian lalu lintas;
- f. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi kegiatan dalam lingkup tugasnya;
- g. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya sesuai perintah Kepala Dinas;
- h. Penyiapan bahan laporan pelaksanaan tugas kepada Kepala Dinas.

7. UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir

UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir mempunyai tugas pokok melaksanakan tugas teknis Dinas di bidang lalu lintas, angkutan dan parkir.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Penyusunan Program Dan Rencana Kegiatan UPTD;
- b. Pengawasan Dan Pengendalian Tugas Yang Dilaksanakan Bawahan;

- c. Penyelenggaraan Administrasi Perkantoran;
- d. Pembinaan Petugas Operasional Pada Unit Kerjanya;
- e. Pemberian Pelayanan Terhadap Masyarakat Di Bidang Tugasnya;
- f. Pendistribusian Tugas-Tugas Kepada Bawahan Menurut Prinsip-prinsip Manajemen;
- g. Pelaksanaan Sebagian Tugas Teknis Di Bidang Tertib Perparkiran, Lalu Lintas, Angkutan Dan Sarana Perhubungan;
- h. Pelaksanaan Monitoring Dan Evaluasi Penyelenggaraan Tugas UPTD;
- i. Pelaksanaan Hubungan Kerjasama Dengan Lembaga Non Pemerintah Berdasarkan Ketentuan Yang Berlaku;
- j. Pelaksanaan Koordinasi Dengan Unsur Perangkat Daerah Terkait;
- k. Dalam Rangka Penyelenggaraan Kegiatan UPTD;
- l. Pelaksanaan Koordinasi Dengan Kecamatan Dalam Rangka Penyelenggaraan Kegiatan UPTD;
- m. Pelaksanaan Tugas Lain Yang Diberikan Oleh Kepala Dinas;
- n. Pemberian Laporan Pertanggungjawaban Tugas UPTD Kepada Kepala Dinas, Secara Administratif Melalui Sekretaris Dan Secara Teknis Operasional Kepada Kepala Bidang Sesuai Dengan Lingkup Tugasnya.

8. Kelompok Jabatan Fungsional

Di lingkungan Dinas Perhubungan dapat ditetapkan jabatan fungsional sesuai dengan kebutuhan yang pelaksanaannya dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan bidang tenaga fungsional masing-masing, sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan.

- (1) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas memberikan pelayanan fungsional dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Jabatan Pimpinan Tinggi Pratama sesuai dengan bidang keahlian dan keterampilan.
- (2) Dalam pelaksanaan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan Sub-Koordinator pelaksana fungsi pelayanan fungsional sesuai dengan ruang lingkup bidang tugas dan fungsi Jabatan Administrator masing-masing.
- (3) Sub-Koordinator pelaksana fungsi pelayanan fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) mempunyai tugas koordinasi penyusunan rencana, pelaksanaan dan pengendalian, pemantauan dan evaluasi, serta pelaporan pada satu Kelompok Substansi.

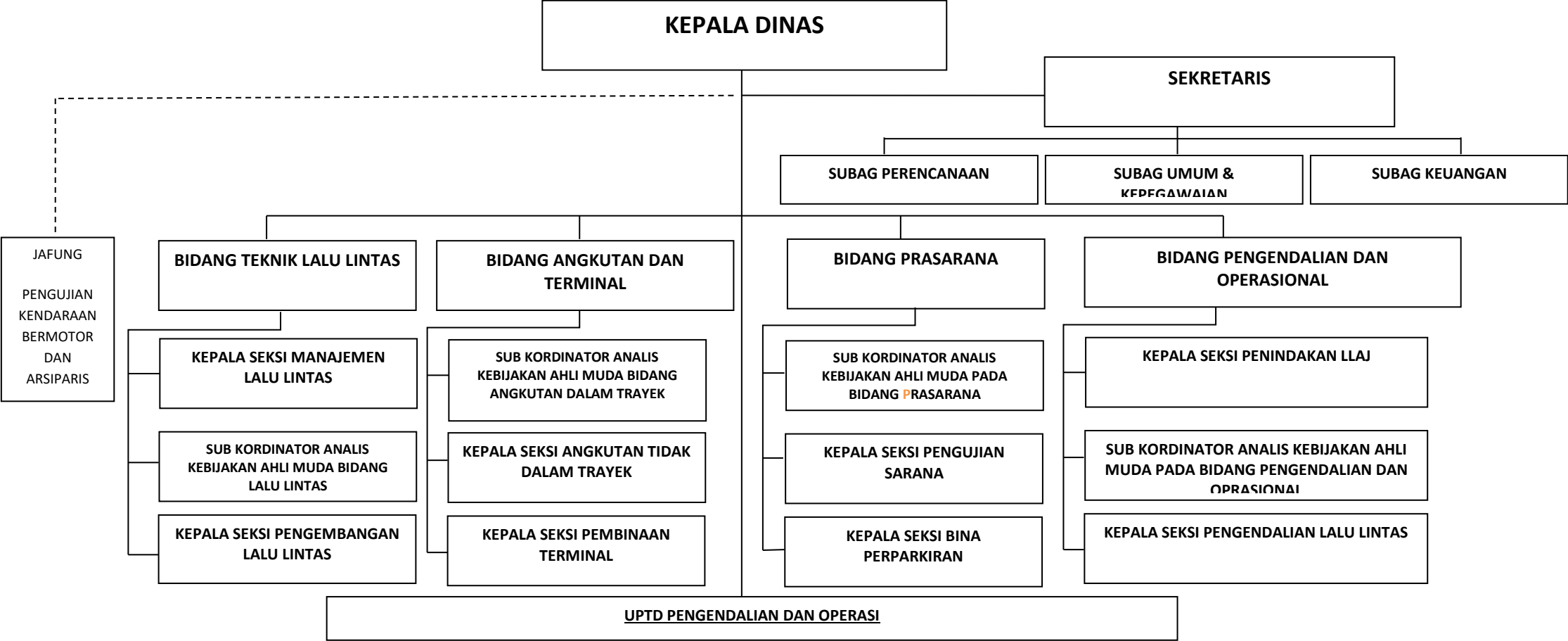
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Uraian tugas Kelompok Substansi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) ditetapkan oleh Keputusan Wali Kota.

2.1.1 Struktur Organisasi

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bekasi terdiri atas:

- a. Kepala Dinas;
- b. Sekretariat, membawahkan:
 1. Sub Bagian Perencanaan;
 2. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
 3. Sub Bagian Keuangan.
- c. Bidang Teknik Lalu Lintas, membawahkan:
 1. Seksi Manajemen Lalu Lintas;
 2. Seksi Pengembangan Lalu Lintas;
 3. Sub Koordinator Analis Kebijakan Ahli Muda.
- d. Bidang Angkutan dan Terminal, membawahkan:
 1. Seksi Angkutan Tidak Dalam Trayek;
 2. Seksi Pembinaan Terminal;
 3. Sub Koordinator Analis Kebijakan Ahli Muda.
- e. Bidang Prasarana, membawahkan:
 1. Seksi Pengujian Sarana;
 2. Seksi Bina Perpakiran;
 3. Sub Koordinator Analis Kebijakan Ahli Muda.
- f. Bidang Pengendalian dan Operasional, membawahkan:
 1. Seksi Penindakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ);
 2. Seksi Pengendalian Lalu Lintas;
 3. Sub Koordinator Analis Kebijakan Ahli Muda.
- g. UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir;
- h. Kelompok Jabatan Fungsional.

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN KOTA BEKASI



Dinas Pehubungan Kota Bekasi hingga tahun 2021 didukung oleh personil sebanyak 1.102 orang, sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 2.1
Jumlah Pegawai Dinas Perhubungan Tahun 2021

No.	Jenis Kepegawaian	Jenis Kelamin		Jumlah
		L	P	
I.	Pegawai Negeri Sipil (PNS)	117	24	141
II.	Tenaga Kontrak (TKK)	798	163	961
Jumlah Keseluruhan Pegawai		915	187	1.102

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

Pegawai Negeri Sipil pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi berdasarkan Jabatan sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 2.2
Pegawai Negeri Sipil Berdasarkan Jabatan
Dinas Perhubungan Tahun 2021

No.	Nama Jabatan	Jenis Kelamin		Terisi/Tidak
		L	P	
I.	Struktural			
1.	Kepala Dinas	1	-	Terisi
2.	Sekretaris	-	1	Terisi
3.	Kepala Bidang Teknik Lalu Lintas	1	-	Terisi
4.	Kepala Bidang Angkutan dan Terminal	1	-	Terisi
5.	Kepala Bidang Prasarana	1	-	Terisi
6.	Kepala Bidang Pengendalian dan Operasional	1	-	Terisi
7.	Kepala Sub Bagian Umum dan Kepegawaian	1	-	Terisi
8.	Kepala Sub Bagian Perencanaan	1	-	Terisi
9.	Kepala Sub Bagian Keuangan	-	1	Terisi

No.	Nama Jabatan	Jenis Kelamin		Terisi/Tidak
		L	P	
10.	Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas	-	1	Terisi
11.	Kelompok Jabatan Fungsional	1	-	Terisi
12.	Kepala Seksi Pengembangan Lalu Lintas	1	-	Terisi
13.	Kelompok Jabatan Fungsional	1	-	Terisi
14.	Kepala Seksi Angkutan Tidak Dalam Trayek	1	-	Terisi
15.	Kepala Seksi Pembinaan Terminal	-	1	Terisi
16.	Kelompok Jabatan Fungsional	-	1	Terisi
17.	Kepala Seksi Pengujian Sarana	1	-	Terisi
18.	Kepala Seksi Bina Perpakiran	-	1	Terisi
19.	Kepala Seksi Penindakan LLAJ	1	-	Terisi
20.	Kelompok Jabatan Fungsional	1	-	Terisi
21.	Kepala Seksi Pengendalian Lalu Lintas	1	-	Terisi
22.	UPTD Pengendalian dan Operasional Bekasi Utara	1	-	Terisi
23.	UPTD Pengendalian dan Operasional Bekasi Barat	1	-	Terisi
24.	UPTD Pengendalian dan Operasional Bekasi Selatan	1	-	Terisi
25.	UPTD Pengendalian dan Operasional Bekasi Timur	1	-	Terisi
26.	UPTD Pengendalian dan Operasional Jatiasih	1	-	Terisi
27.	UPTD Pengendalian dan Operasional Musika Jaya	1	-	Terisi
28.	UPTD Pengendalian dan Operasional Bantargebang	1	-	Terisi
29.	UPTD Pengendalian dan Operasional Rawa Lumbu	1	-	Terisi
30.	UPTD Pengendalian dan Operasional Pondok Gede	1	-	Terisi

No.	Nama Jabatan	Jenis Kelamin		Terisi/Tidak
		L	P	
31.	UPTD Pengendalian dan Operasional Pondok Melati	1	-	Terisi
32.	UPTD Pengendalian dan Operasional Jatisampurna	1	-	Terisi
33.	UPTD Pengendalian dan Operasional Medan Satria	1	-	Terisi
II.	Fungsional			
1.	Penguji Kendaraan Bermotor (Penyelia)	3	-	Terisi
2.	Penguji Kendaraan Bermotor (Pelaksana)	3	-	Terisi
3.	Penguji Kendaraan Bermotor (Pemula)	5	-	Terisi
JUMLAH		38	6	44 orang

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

Pegawai Negeri Sipil pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi berdasarkan pangkat/golongan sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 2.3

Pegawai BerdasarkanPangkat/Golongan
Dinas Perhubungan Tahun 2021

No.	Pangkat / Golongan	Jenis Kelamin		Jumlah	
		L	P		
1.	Pembina Utama Muda/ IV. C	1	-	1	orang
2.	Pembina Tingkat I/ IV. B	-	1	1	orang
3.	Pembina / IV a	6	2	8	orang
4.	Penata TK I / III d	18	7	25	orang
5.	Penata / III c	9	3	12	orang
6.	Penata Muda TK I / III b	8	3	11	orang
7.	Penata Muda / III a	25	3	28	orang

No.	Pangkat / Golongan	Jenis Kelamin		Jumlah	
		L	P		
8.	Pengatur TK I / II d	20	5	25	orang
9.	Pengatur / II c	10	2	12	orang
10.	Pengatur Muda TK I / II b	9	2	11	orang
11.	Pengatur Muda / II a	3	-	3	orang
12.	Juru TK I / I d	2	-	2	orang
13.	Juru / I c	1	-	1	orang
14.	Juru Muda TK I/ I b	1	-	1	orang
15.	Juru Muda/ I a	-	-	-	orang
JUMLAH		113	28	141	orang

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

2.2 Sumber Daya Dinas Perhubungan

2.2.1 Sumber Daya Manusia (SDM)

Jumlah Pegawai Negeri Sipil pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi berdasarkan jenjang pendidikan sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 2.4

Pendidikan PNS Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2021

No.	Pendidikan	Jumlah	
1.	S3	1	orang
2.	S2	15	orang
3.	S1 (Sarjana)	60	Orang
4.	D3 (Sarjana Muda)	5	Orang
5.	SLTA (Sederajat)	53	Orang
6.	SLTP (Sederajat)	6	Orang
7.	SD (Sederajat)	1	Orang
	JUMLAH	141	Orang

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

Jumlah Tenaga Kontrak Kerja (TKK) pada Dinas Perhubungan Kota Bekasi berdasarkan jenjang pendidikan sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 2.5

Pendidikan Tenaga Kontrak Kerja (TKK) Dinas Perhubungan
Kota Bekasi Tahun 2021

No	Pendidikan	Jenis Kelamin		Jumlah	
		L	P		
1.	S2 (Magister)	2	-	2	Orang
2.	S1 (Sarjana)	101	84	185	Orang
3.	D3 (Sarjana Muda)	33	20	53	Orang
4.	SLTA (Sederajat)	605	91	696	Orang
5.	SLTP (Sederajat)	16	-	16	Orang
6.	SD (Sederajat)	9	-	9	Orang
	JUMLAH	766	195	961	Orang

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

2.2.2 Asset/Modal

Penyelenggaraan pelayanan Dinas Perhubungan Kota Bekasi berdasarkan Peraturan Walikota Bekasi Nomor 50 Tahun 2013 tentang Pedoman Penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) Penyelenggaraan Administrasi Pemerintahan di Lingkungan Pemerintah Kota Bekasi. Standar Operasional Prosedur (SOP) pelayanan Dinas Perhubungan Kota |Bekasi meliputi :

1. Fasilitas Perlengkapan Jalan

Sebagaimana diamanatkan dalam pasal 25 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan. Sehubungan dengan hal tersebut, Pemerintah Kota Bekasi melalui Dinas Perhubungan berkewajiban untuk memenuhinya. Pengadaan fasilitas perlengkapan jalan dimaksudkan untuk memberikan

petunjuk bagi pengguna jalan dalam rangka mengurangi tingkat kecelakaan. Berikut kami sajikan perlengkapan jalan berdasarkan data dari bidang lalu lintas tahun 2021 sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 2.6

Fasilitas Perlengkapan Jalan Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2021

No	Uraian	Satuan	Eksiting	2018	2019	2020	2021	Jumlah	Kondisi		
									Baik	Rusak	Rusak Berat
1	Rambu Lalin 60	Unit	518	108	125	129	-	880	347	207	326
2	Rambu Lalin 75	Unit	68	-	-	-	-	68	30	20	18
3	Rambu Lalin Tipe F	Unit	88	18	-	-	-	106	40	25	41
4	Rambu Lalin Portable	Unit	202	60	-	-	-	262	61	80	121
5	Rambu Lalin Nama Jalan	Unit	461	-	-	-	46	507	230	68	209
6	Rambu Lalin Papan Jurusan Trayek	Unit	43	-	-	-	-	43	21	6	16
7	Rambu Lalin Papan Nama Halte	Unit	27	-	-	-	-	27	8	9	10
8	Rambu Lalin Lintasan KA	Unit	1	-	-	-	-	1	-	-	1

No	Uraian	Satuan	Eksiting	2018	2019	2020	2021	Jumlah	Kondisi		
									Baik	Rusak	Rusak Berat
9	RPPJ	Unit	124	34	-	13	-	171	50	37	84
10	Marka Jalan	M2	14.535	1.010	1.198	694	-	17.437	2.775	6.540	8.122
11	Rambu Himbauan 2 Tiang	Unit	168	2	-	-	-	170	84	32	54
12	Rambu Himbauan Tipe F	Unit	133	-	-	-	-	133	67	26	40
13	Pagar Pembatas Portable/Barrier	Unit	215	5	-	143	-	363	143	91	129
14	Pagar Pembatas Permanen	M	284	-	-	-	-	284	60	51	173
15	Road Stoad	Buah	1.045	-	-	-	-	1.045	785	160	100
16	LED	Simpang	11	-	-	-	-	11	7	4	7
17	Traffic Light	Simpang	11	-	-	-	1	12	7	4	7
18	Warning Light	Unit	30	-	-	-	1	31	18	12	20

No	Uraian	Satuan	Eksiting	2018	2019	2020	2021	Jumlah	Kondisi		
									Baik	Rusak	Rusak Berat
19	Countdown	Unit	23	-	-	-	-	23	14	9	16
20	Cermin Tikungan	Unit	75	15	15	15	15	120	37	30	53
21	Guadrill	M	795	-	-	-	-	795	477	318	-
22	Ruang Henti Kendaraan (RHK)	Lokasi	3	-	-	-	-	3	-	1	2
23	Zona Selamat Sekolah (ZOSS)	Lokasi	17	-	-	-	-	17	4	3	10
24	Traffic Cone	Unit	250	135	139	-	50	574	150	100	274
25	Relling	Unit	106	60	-	-	-	166	52	41	72
26	Speed Bamb	Unit	-	-	100	-	100	200	87	1300	0
27	Marka Jalur Sepeda	M2	-	-	-	690	-	690	690	-	-

Sumber Dinas Perhubungan

2. Pelayanan pada Bidang Angkutan dan Terminal diantaranya pelayanan perijinan trayek angkutan orang dan angkutan barang untuk lebih jelasnya lagi dapat dilihat dari penjelasan berikut ini :

- Pelayanan Bidang Angkutan dan Terminal

Pelayanan pada bidang angkutan meliputi angkutan orang dan angkutan barang. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Dinas Perhubungan Kota Bekasi melakukan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan umum yang meliputi angkutan dalam trayek dan tidak dalam trayek. Hal ini dilakukan dalam rangka memenuhi kebutuhan angkutan yang semakin berkembang. Angkutan dalam trayek yang dilayani oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi ini, meliputi:

- Angkutan Dalam Trayek

Angkutan Dalam Trayek merupakan pelayanan pelengkap terhadap pelayanan angkutan orang. Angkutan dalam trayek yang dimaksud meliputi Angkutan Perbatasan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Perbatasan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Dalam Kota.

- Angkutan Antar Kota Antar Propinsi dan Angkutan Dalam Kota Dalam Propinsi

Di samping angkutan kota yang ada di Kota Bekasi terdapat juga angkutan perbatasan antara Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi dimana perizinan trayek diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi bagi kendaraan yang berdomisili di Kota Bekasi. Adapun data trayek angkutan perbatasan tersebut sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 2.7
Daftar Trayek Angkutan Perbatasan (AKDP)
Kota Bekasi – Kabupaten Bekasi

TRAYEK	JURUSAN	2021	
K.01.A	Terminal.Bekasi - Cikarang – PP	54	Kend
K.02.B	Pondok Gede - Bojong kuLur - Warna Herang - Cileungsi - PP	5	Kend

TRAYEK	JURUSAN	2021	
K.09	Terminal.Bekasi - Babelan – PP	4	Kend
K.13	Terminal.Bekasi - Bantar Gebang - Setu – PP	0	Kend
K.15	Terminal.Bekasi - Kaliabang Nangka - Tarumajaya – PP	13	Kend
K.16.A	Terminal.Bekasi - Papan Mas – PP	0	Kend
K.16.B	Terminal.Bekasi - Tambun - Bumi Lestari - Graha prima – PP	0	Kend
K.16.C	Terminal.Bekasi - Tambun - Gria Asri – PP	0	Kend
K.23	Terminal.Bekasi - Tambun - Cimuning - Setu –PP	1	Kend
K.34	Terminal Bekasi - Karang Satria - Perum.Bumi Anggrek – PP	4	Kend
K.34.A	Terminal Bekasi - Indoporlen - Btp - Perum Bumi Sani – PP	1	Kend
K.36	Terminal Bekasi - Cibitung - Pd.Tanah Mas - CBL – PP	0	Kend
K.39	Terminal Bekasi - Tridaya – PP	13	Kend
K.39.B	Terminal Bekasi - Tambun - SKU - Trias Regency – PP	0	Kend
K.41	Bantar Gebang - Pangkal II - Sumur Batu - Burangkeng – PP	1	Kend
K.41.A	Bantar Gebang - Pangkal II - Perum.PU DKI - Burangkeng – PP	2	Kend
K.43	Bantar Gebang - Kalimalang - Cibitung – PP	2	Kend

TRAYEK	JURUSAN	2021	
K.45.A	Bappi - Tol Barat - Lippo Cikarang – PP	7	Kend
K.50	Terminal Bekasi - Tol.timur - Tol Cikarang - Lippo Cikarang – PP	0	Kend
K.50.A	Terminal Bekasi - Tol.timur - Cikarang - Lippo Cikarang – PP	4	Kend
	TOTAL	111	Kend

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

Selain angkutan kota dan angkutan AKDP/perbatasan terdapat angkutan AKAP untuk pelayanan angkutan dari Kota Bekasi menuju DKI Jakarta dimana perizinan trayek diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat melalui Dinas Penanaman Modal Perizinan Terpadu Satu Pintu (DPM-PTSP) Provinsi Jawa Barat. Kota Bekasi memiliki 20 lintasan trayek angkutan perbatasan Antara Kota Antar Provinsi (AKAP) sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 2.8

Data Trayek AKAP (Kota Bekasi – DKI Jakarta)

TRAYEK	JURUSAN	2021	
K-01	Perumnas III - Pulo Gadung. PP	15	Kend
K-03	Pasar Kranji - Pondok Gede - Kp. Rambutan.PP	50	Kend
K-06	Pondok Gede - Kp. Rambutan - Ujung Aspal.PP	35	Kend
K-06.A	Pondok Gede - Kp. Rambutan - Kranggan.PP	35	Kend
K-06.B	Kranggan - Cibubur - Kp. Rambutan.PP	0	Kend
K-06.C	Kranggan - Kp. Rambutan - Via Tol Jatiwarna - Tol. Pasar Rebo - Jl. Arteri - TB. Simatupang.PP	0	Kend
K-20	Sumber Arta - Pondok Kopi - Term. Klender.PP		Kend

TRAYEK	JURUSAN	2021	
K-21	Kp. Rambutan - P. Gede - Pasar Kecapi.PP	20	Kend
K-21.B	Bantar Gebang - Villa Nusa Indah - P. Gede - Kp. Rambutan - TMII.PP	0	Kend
K-22.A	Pondok Gede - Kalimalang - Wali Kota.PP	15	Kend
K-24	UKI - Pondok Gede - Villa Nusa Indah. PP	0	Kend
K-28	Kp. Rambutan - Sumir.PP	2	Kend
K-37	Klender - Komsen - Jatirasa.PP	0	Kend
K-40	Pekayon - Pondok Gede - Kp. Rambutan.PP	20	Kend
K-44	Kp. Rambutan - Komsen - Kranggan.PP	7	Kend
K-56	Pangk. Cibarusa - Cileungsi - Tol. Cimanggis - Cibubur - UKI - Kp. Rambutan.PP	0	Kend
K-58	Perumnas I - Kalimalang - Tol.P.Gede - Tol. Cawang - Kp. Jati - Jl. Raya Bogor - Kp. Rambutan.PP	0	Kend
M-18	Pondok Gede - Kalimalang - Kp. Melayu.PP	15	Kend
M-26	Perumnas II - Kp. Melayu.PP	35	Kend
M-28	Pondok Gede - Cililitan - Kp. Melayu.PP	15	Kend
	TOTAL	264	Kend

Sumber :Dinas Perhubungan, 2021

- Angkutan Kota

Angkutan kota merupakan angkutan umum yang izin trayeknya dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi melalui Dinas Penanaman Modal Perizinan Terpadu Satu Pintu (DPM-PTSP) Kota Bekasi dimana wilayah pelayanannya meliputi wilayah dalam Kota. Jumlah lintasan trayek angkutan kota di wilayah Kota Bekasi sebanyak 35 lintasan trayek. Adapun data trayek angkutan kota di Kota Bekasi sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 2.9
Data Trayek Angkutan Kota (Lokal)

TRAYEK	JURUSAN	2021	
K-02	Term.Bekasi - Pondok Gede.PP	25	Kend
K-04	Term.Bekasi - JL.Jati Luhur.PP	4	Kend
K-04.A	Term.Bekasi - Perum irigasi.PP	0	Kend
K-04.B	Term.Bekasi - Ganda Agung.PP	20	Kend
K-04.C	Perumnas I - Teluk Buyung.PP	0	Kend
K-05	Term.Bekasi - Cikunir.PP	7	Kend
K-05.A	Term.Bekasi - Galaxi.PP	16	Kend
K-07	Term.Bekasi - Seroja.PP	13	Kend
K-08	Sumber Arta - Cikunir.PP	0	Kend
K-08.A	Sumbar Arta - Pondok Gede.PP	0	Kend
K-09.B	Term.Kayuringin - Wisma asri.PP	6	Kend
K-10	Term.Bekasi - Ujung Harapan.PP	17	Kend
K-10.B	Term.Bekasi - Alinda.PP	6	Kend
K-11	Term.Bekasi - Bantar Gebang.PP	20	Kend
K-11.A	Term.Bekasi - Rawa LuMbu.PP	6	Kend
K-11.B	Term.Bekasi - Perum Narogong.PP	2	Kend
K-11.C	Term.Bekasi - Perum Bojong Menteng.PP	0	Kend
K-12	Term.Bekasi - Pompa.PP	2	Kend
K-12.A	Term.Bekasi - Borobudur.PP	0	Kend
K-12.B	Duren jaya - Term.kayuringin.PP	5	Kend
K-19	Term.Bekasi - Mutiara Gading Timur.PP	1	Kend

TRAYEK	JURUSAN	2021	
K-19.A	Term.Bekasi - Pasar Bumiagara.PP	3	Kend
K-19.AK	Term.Bekasi - Mustika Sari.PP	1	Kend
K-22 (S-02)	Sumber Arta - Pondok Gede.PP	1	Kend
K-22.A	Sumber Arta - Pondok Gede.PP	11	Kend
K-25	Sumber Arta - Term.Bekasi.PP	7	Kend
K-25.B	Sumber Arta - Hero.PP	0	Kend
K-26	Sumber Arta - Cikunir.PP	0	Kend
K-26.A	Sumber Arta - Term.Bekasi.PP	0	Kend
K-27	Pondok Gede - Perum Angkasa Puri.PP	0	Kend
K-30	Term.Bekasi - Pejuang jaya.PP	6	Kend
K-31	Term.Bekasi - Bintara.PP	0	Kend
K-31.A	Term.Bekasi - Orchid Garden.PP	5	Kend
G-05	Pondok Gede - Curug.PP	3	Kend
G-07	Pondok Gede - Curug.PP	0	Kend
	Total	187	Kend

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

Jumlah Ijin Trayek yang melayani angkutan umum penumpang, khususnya angkutan kota di Kota Bekasi sebanyak 35 Lintasan Trayek. Sebagian besar trayek tersebut mempunyai pola pergerakan yang relatif sama, yaitu dari Terminal menuju kawasan perumahan dan sebagian lainnya menuju pusat komersial seperti Mall, pasar dan pusat pertokoan seperti Pondok Gede dan Sumber Arta. Sebaliknya, untuk trayek yang menjangkau trayek perbatasan khususnya bagian Selatan Kota Bekasi, masih jarang.

Selain ke 35 lintasan trayek tersebut, terdapat beberapa trayek yang melayani permintaan penumpang angkutan umum ke DKI Jakarta dan

Kabupaten Bekasi. Disamping itu, di beberapa lokasi terdapat sejumlah permintaan transportasi yang potensial dari dan menuju Kawasan permukiman dengan menggunakan angkutan permukiman (JR Connection) yang perizinannya dikeluarkan oleh Badan Pengelolaan Transportasi Jabodetabek .

Pola jaringan trayek Kota Bekasi saat ini belum di tata dengan baik. Pola angkutan umum membentuk pelayanan spiral jalur utama, semua berpusat ke Terminal utama kemudian menyebar keseluruh wilayah Kota Bekasi. Namun demikian, karena pola trayek sebagian besar melalui jalur utama untuk menuju pusat-pusat kegiatan besar, pusat akses (pintu tol) serta perumahan, maka terjadi tumpang tindih rute yang menyebabkan rendahnya load factor serta kemacetan lalu lintas.

Selain itu jenis pelayanan angkutan kota ini belum diakomodasi dengan sistem yang memadai sehingga angkutan umum dari utara dan selatan menumpuk pada bagian persimpangan yang menimbulkan pada daerah simpang. Ditambah lagi dengan tidak tersedianya celukan (lay-bay) sepanjang jalan Pekayon, jalan Rawa Panjang, jalan Bulak Kapal, jalan Tol Timur yang menimbulkan kelur masuk persimpangan pada koridor ini.

Permasalahan lain yang ada pada saat ini adalah belum optimalnya kerjasama yang dijalin oleh Pemerintah., Pengusaha Angkutan serta Organisasi Kota Bekasi sehingga penanganan masalah angkutan kota seperti upaya penyuluhan, sosialisasi produk hukum dan tata tertib cenderung kurang efektif.

Kondisi angkutan umum saat ini dari 35 lintasan trayek yang ada sebagian besar berdasarkan izin trayek sampai dengan Tahun 2020 relatif tidak memberikan penambahan jumlah armada. Untuk itu sejalan dengan perkembangan penduduk dan aktifitas ekonomi di masa yang akan datang harus dilakukan kajian rinci mengenai kebutuhan angkutan umum berdasarkan pertimbangan yang komprehensif. Terlebih lagi dengan adanya rencana pembangunan Terminal Baru tipe A di wilayah bagian selatan Kota Bekasi yang membutuhkan trayek baru untuk melayani permintaan penumpang umum akibat adanya pusat kegiatan baru tersebut. Langkah-langkah yang diambil/ dilakukan oleh Pemerintah bersama instansi terkait adalah :

1. Merevitalisasi angkutan kota menjadi angkutan massal;

- 2. Rerouting lintasan trayek angkutan umum yang sudah ada;
- 3. Mengintegrasikan angkutan kota dengan angkutan massal seperti BRT dan LRT.

- Angkutan Tidak Dalam Trayek

Angkutan tidak dalam trayek merupakan pelayanan pelengkap terhadap pelayanan angkutan AKAP, angkutan AKDP dan angkutan kota. Angkutan Tidak Dalam trayek yang dimaksud meliputi :

- Angkutan Taksi;
- Angkutan Sewa;
- Angkutan Pariwisata;
- Angkutan Lingkungan.

Kondisi angkutan umum dan lintasan trayek di wilayah Kota Bekasi ditinjau dari segi volume lalu lintas sudah cukup padat. Ditinjau dari segi pelayanan kepada pengguna jasa angkutan umum sangat menguntungkan karena waktu tunggu kendaraan yang relatif kecil dan pengguna juga memiliki banyak pilihan dalam menentukan pilihan penggunaan kendaraan umum.

Standar operasional pelayanan dalam pelaksanaan pelayanan angkutan sebagaimana pada gambar berikut.

Gambar : 4

SOP PENYUSUNAN BAHAN PETUNJUK TEKNIS ANGKUTAN DALAM TRAYEK

NO	Uraian Kegiatan	Pelaksana					Mutu Baku			Keterangan
		Kepala Dinas	Sekretaris	Kepala Bidang Angkutan	Kepala Seksi Angkutan Dalam Trayek	JFU	kelengkapan	Waktu	Output	
1	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12
1.	Menyiapkan bahan penetapan jaringan trayek angkutan kota, angkutan perbatasan yang berada di wilayah Kota Bekasi				mulai		1 bahan penetapan jaringan trayek	15 Menit	konsep jaringan trayek	
2.	kepala bidang memeriksa perumusan pedoman kerja di lingkup bidang tugasnya sebagai bahan penetapan kebijakan pimpinan dan di paraf							10 menit		
4.	sekretaris memeriksa perumusan pedoman kerja di lingkup bidang tugasnya sebagai bahan penetapan kebijakan pimpinan dan di paraf							15 Menit		
5.	Kepala Dinas Memeriksa dan Menandatangani perumusan pedoman kerja di lingkup bidang tugasnya sebagai bahan penetapan kebijakan							1 hari		
6.	Izin trayek yang sudah selesai disampaikan kepada pemohon dan diregister dibuku induk trayek				selesai			1 hari	izin trayek	

SOP Penyusunan Bahan Petunjuk Teknis Angkutan Dalam Trayek

Sumber Dinas Perhubungan, 2018

- Terminal

Kawasan Terminal Induk Bekasi yang berkembang begitu cepat dan perkembangan angkutan umum terhadap kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah memberikan dampak kebutuhan ruang terminal yang memadai. Pelayanan terminal sebagai pertemuan kendaraan umum dari berbagai jurusan pada suatu saat akan mengalami kejenuhan. Kondisi ini dapat dilihat dari kendaraan yang tidak tertampung dalam terminal yang panjang dan mulai muncul kendaraan menunggu penumpang di jalan. Sebagai akibatnya, terdapat beberapa lokasi yang sering dimanfaatkan oleh pengemudi angkutan kota sebagai tempat pemberhentian untuk mencari penumpang seperti yang terletak di Kelurahan Pekayon Jaya, Jalan KH. Agus Salim di daerah Karang Satria Kelurahan Duren Jaya, di daerah Komsen, juga daerah tol timur dan tol barat.

Terminal sebagai lokasi asal dan tujuan perjalanan memainkan peranan penting untuk pengaturan kendaraan umum. Luasan terminal yang memadai untuk keperluan sirkulasi, parkir, kedatangan dan fasilitas operasional baik utama maupun pendukung menjadi hal yang sangat yang diperlukan. Untuk melayani naik turunnya penumpang dan perpindahan intra dan / atau moda transportasi, Kota Bekasi saat ini memiliki 1 buah terminal induk dan 2 sub terminal. Terminal induk bekasi merupakan terminal regional yang menyatu dengan terminal lokal yang terletak antara jalan Ir. H. Juanda dan Jl. Cut Mutia (kawasan pusat kota). Terminal Bekasi merupakan terminal tipe B dengan luas 1.1 ha, dan kapasitas 523 bus. Skala pelayanan terminal Bekasi mencakup pelayanan angkutan antar propinsi dan antar kota dalam propinsi serta angkutan dalam kota. Sedangkan 2 terminal lainnya adalah terminal Pondok Gede dan Terminal Kayuringin yang merupakan terminal tipe C (sub terminal). Skala pelayanan kedua terminal tersebut hanya melayani angkutan dalam kota.

Terminal Kota Bekasi memiliki pintu masuk dan keluar yang berbeda. Walaupun demikian akibat lokasinya yang menyatu antara terminal regional dan lokal serta dengan tingginya frekuensi kendaraan umum yang masuk terminal tersebut, maka diperkirakan akan menimbulkan berbagai permasalahan, terutama masalah sirkulasi pergerakannya. Salah satunya adalah adanya kemacetan pada jalan masuk terminal terdapat tundaan akibat waktu tunggu naik turun penumpang dan kurangnya kesadaran pengemudi akan tertib lalu lintas. Selain diakibatkan oleh sebab-sebab tersebut, kemacetan terjadi juga akibat :

- Jalan masuk antara pergerakan regional dan lokal sama-sama berada pada ruas jalan dengan arus lalu lintas yang tinggi;
- Kurang memadainya lebar jalan yang ada;
- Bercampurnya kegiatan Terminal dengan aktifitas pasar;
- Banyaknya pedagang kaki lima yang mangkal di sekitar jalan masuk dan keluar Terminal;
- Kondisi jalan Terminal yang buruk.

Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan juga diketahui bahwa pada pagi dan sore hari, banyak angkutan umum yang tidak masuk ke dalam lokasi terminal. Banyak kendaraan yang berhenti di ruas jalan depan terminal dan pintu masuk belakang sehingga mengganggu pergerakan lalu lintas yang terdapat di sekitarnya. Kondisi ini menyebabkan tingkat pelayanan lalu lintas yang melayani terminal semakin menurun secara signifikan dari waktu ke waktu. Di samping itu, permasalahan pun timbul akibat lingkungan sekitar terminal merupakan pusat komersial mulai dari pasar tradisional yang berskala kecil hingga pasar berskala besar, yang berupa mall/plaza dan pertokoan, ditambah dengan semakin menjamurnya pedagang kaki lima disekitar terminal. Kondisi ini menyebabkan bertambahnya permasalahan kemacetan lalu lintas di dalam lingkungan terminal sendiri maupun pada jalan masuk/keluar terminal.

Saat ini dalam lingkup Dinas Perhubungan Kota Bekasi mempunyai 3 (tiga) terminal, yakni :

1. Terminal induk

Terminal induk Kota Bekasi terletak di Kelurahan Margahayu, Kecamatan Bekasi Timur dengan luas lahan terminal $\pm 1,3$ Ha terdiri dari luas kerasan ± 10.500 m², gedung kantor luas ± 500 m² dan sarana penunjang lain seperti kios, MCK, pos retribusi dan taman luas ± 2000 m².

Jumlah lintasan trayek yang dilayani di terminal induk Kota Bekasi sebanyak 31 trayek untuk pelayanan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) terdiri dari 11 lintasan trayek yang dilayani oleh 11 perusahaan otobis dengan jumlah armada 122 bus. Untuk pelayanan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) terdiri dari 20 lintasan trayek yang dilayani oleh 24 perusahaan otobis dengan jumlah armada 354 bus. Di samping itu terdapat bus kota yang masuk ke terminal induk Kota Bekasi yang dilayani oleh perusahaan otobus PT. Mayasari Bakti sebanyak 8 rute dengan jumlah armada sebanyak 85 bus. Terminal induk Kota Bekasi juga menyediakan pelayanan bus Transjakarta

dengan tujuan akhir Grogol dengan jumlah armada sebanyak 10 Bus dan pelayanan bus Transjakarta dengan tujuan akhir Pasar Baru dengan jumlah armada sebanyak 5 bus.

Sarana dan fasilitas pendukung yang tersedia di terminal induk Kota Bekasi yaitu 1 gedung perkantoran terminal, 1 buah menara pengawas, 115 kios tempat usaha dan 12 buah titik lokasi MCK.

2. Terminal Kayuringin

Terminal Kayuringin berlokasi di Kelurahan Kayuringin Jaya Kecamatan Bekasi Selatan dengan luas daerah lingkungan kerja terminal mencapai $\pm 1.300 \text{ m}^2$ dengan luasan kerasan $\pm 1.000 \text{ m}^2$

Pelayanan angkutan yang di terminal kayuringin mayoritas merupakan angkutan pepadu moda dengan tujuan Bandara Soekarno Hatta dan Bandara Halim. Untuk tujuan bandara Soekarno Hatta di layani sebanyak 17 bus Damri dan untuk tujuan bandara Halim dilayani sebanyak 3 mobil penumpang umum jenis elf. Sarana dan fasilitas pendukung yang tersedia di terminal Kayuringin Kota Bekasi yaitu 1 gedung perkantoran terminal, 8 kios tempat usaha dan 2 buah titik lokasi MCK.

3. Terminal Pondok Gede

Terminal Pondok Gede berlokasi di Kelurahan Jati Rahayu Kecamatan Pondok Melati. Melalui surat Keputusan Walikota Bekasi nomor 551.22/Kep.531-Dishub/XII/2013 tentang Sub-Terminal Angkutan Orang Pondok Gede Kota Bekasi di Jalan Raya Hankam seluas $\pm 2.088 \text{ m}^2$. Namun dengan adanya revitalisasi dan pengelolaan pertokoan Pondok Gede menjadi Pasar Semi Induk Pondok Gede Kota Bekasi sesuai perjanjian kerja sama antara Pemerintahan Kota Bekasi dengan PT. Kertamukti Persada Nomor :

365 Tahun 2015
03/PKS-PSI/KP/XII/2015 maka terminal Pondok Gede yang sebelumnya mempunyai luas $\pm 2.008 \text{ m}^2$, melalui perjanjian kerja sama tersebut hanya disediakan jalurlintasan untuk angkutan kota dan kantor terminal saja. Saat ini jalur lintasan tersebut belum selesai karena adanya moratorium perpanjangan pembangunan Pasar Semi Induk Pondok Gede Kota Bekasi sampai akhir Desember 2018. Sehingga keberadaan kantor dan terminal Pondok Gede belum ada sampai Desember 2018. Dalam pemungutan retribusi angkutan, Terminal Pondok Gede melakukan pemungutan pada 12 (dua belas) trayek yang dilakukan pada 7 titik pos yang terletak di jalan yang dilalui angkutan kota sekitar Terminal Pondok Gede.

4. Terminal Harapan Baru

Terminal Harapan Baru harusnya merupakan terminal tipe C sesuai Surat Keputusan Walikota Bekasi Nomor: 551.22/Kop.305–Dishub/VI/2015. Terminal ini menempati prasarana, sarana dan utilitas (PSU) Perumahan Taman Harapan Baru yang berlokasi di Jalan Taman Harapan Baru Timur, Perumahan Taman Harapan Baru Kelurahan Pejuang Kecamatan Medan Satria yang sebelumnya ditempati kios – kios liar dengan luas ± 839 m². Kondisi eksisting di lokasi Terminal ini belum beroperasi. Karena Terminal ini belum mempunyai bangunan kantor dan fasilitas sarana prasarana lainnya. Melalui APBD T.A 2015 baru dilakukan perataan dan pengaspalan seluas 235m².

Standar operasional pelayanan dalam pelaksanaan pelayanan terminal sebagai berikut :

1. SOP Pemungutan dan penyetoran retribusi;
2. SOP izin penggunaan fasilitas Terminal

3. Pelayanan Bidang Prasarana

Pengadaan sarana dan prasarana dimaksudkan untuk menjamin keselamatan pengguna kendaraan baik penumpang maupun pengemudi, mengelola lahan parkir, mengelola prasarana terminal serta pengelolaan pengujian kendaraan bermotor.

▪ Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengujian kendaraan bermotor adalah salah satu pelayanan vital di Dinas Perhubungan Kota Bekasi, karena pelayanan memiliki tujuan : (1) Menjamin keselamatan kendaraan bermotor secara teknis di jalan melalui penentuan laik tidaknya melaju di jalan, (2) Ikut menjaga kelestarian lingkungan dengan mengontrol emisi gas buang kendaraan bermotor, (3) Memberikan pelayanan publik

Dinas Perhubungan Kota Bekasi memiliki 1 (satu) unit pengujian yaitu di Bulak Kapal. Berikut kami sajikan data perkembangan kendaraan wajib uji tahun 2017-2020 sebagaimana pada tabel berikut.

Table 2.10
Data Perkembangan Kendaraan Wajib Uji Tahun
2017-2021

NO	Jenis kendaraan	Jumlah Kendaraan Uji				
		2017	2018	2019	2020	2021
Mobil Penumpang						
1	Taxi	11.087	11.090	11.086	11.100	10787
2	M. Khusus Belajar	- 27	9	3	5	5
Mobil Bis						
1	Bis Besar (U)	1.319	1.394	1.603	1.651	2126
2	Bis Besar (TU)	88	126	127	128	128
3	Bis Sedang (U)	553	722	1.101	1.100	1046
4	Bis Sedang (TU)	130	153	174	181	181
5	Mini Bis Solar (U)	-337	-354	34	76	56
6	Mini Bis Solar (TU)	219	290	318	327	327
7	Mini Bis Bensin (U)	302	293	393	393	804
8	Mini Bis Bensin (TU)	17	17	18	25	25
9	Angkutan Kota	2.809	1.972	1599	1.688	-1460
Mobil Barang						
1	Truk	12.032	14.434	17.293	18008	19521
2	Pick Up Bensin	13.032	14.544	15.600	16617	17011
3	Pick Up Solar	7.837	8.685	10.423	10645	9639
4	Box Bensin	4.590	5.078	6.819	7028	6964
5	Box Solar	6.214	6.679	7.456	7904	7975
6	Tangki	419	585	816	1024	875
7	Double Kabin	92	130	457	590	745
8	Traktor Head	226	526	621	752	582
9	Tempelan	193	354	580	621	497
10	Mixer	154	163	168	169	81
11	Bastel Wagon	323	511	612	732	958
12	Mobil Khusus	28	28	12	24	37
Jumlah		61.300	67.429	77.313	80788	78910

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

Standar operasional pelayanan dalam pelaksanaan pelayanan pengujian kendaraan bermotor sebagai berikut :

- 1. SOP Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor;
- 2. SOP Numpang Uji Masuk;
- 3. SOP Penerimaan Retribusi;
- 4. SOP Mutasi Masuk;
- 5. SOP Kendaraan Uji Pertama;
- 6. SOP Mutasi Keluar;
- 7. SOP Numpang Uji Keluar.

▪ **Perparkiran**

Dasar hukum pengelolaan perparkiran di Kota Bekasi adalah Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir serta Terminal dan juga Keputusan Wali Kota Bekasi Nomor 974/Kep-61-Dishub/II/2022 tentang Penetapan Titik Retribusi Parkir di Kota Bekasi.

Jumlah tempat parkir, termasuk di dalamnya parkir di badan jalan (*on-street parking*) dan luar jalan atau area parkir (*off-street parking*) di Kota Bekasi belum cukup untuk mengatasi kebutuhannya, terutama pada pusat kotanya. Dari sisi pergerakan lalu lintas, keberadaan on-street parking tentunya akan mengurangi kapasitas efektif jalan dan menghambat arus pergerakan lalu lintas pada ruas jalan tersebut, Saat ini titik parkir yang ada Kota Bekasi sebagaimana pada tabel berikut.

Table 2.11
Data Titik Parkir

No	Nama UPTD	Jumlah Titik Parkir
1	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Bekasi Utara	8
2	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Bekasi Barat	12
3	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Bekasi Selatan	19
4	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Bekasi Timur	15
5	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Jatiasih	15

No	Nama UPTD	Jumlah Titik Parkir
6	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Mustika Jaya	8
7	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Operasional Kecamatan Bantargebang	2
8	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Rawa Lumbu	11
9	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Pondok Gede	7
10	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Pondok Melati	4
11	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Jatisampurna	3
12	UPTD Lalu Lintas, Angkutan dan Parkir Kecamatan Medan Satria	6
JUMLAH		110

Sumber : Dinas Perhubungan, 2022

2.3 Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan

2.3.1. Pencapaian Kinerja Dinas Perhubungan

Kinerja pelayanan Dinas Perhubungan dapat dilihat berdasarkan sasaran atau target Renstra tahun 2019-2023, sedangkan menurut standar pelayanan minimal (SPM) untuk urusan wajib serta indikator kinerja pelayanan Dinas Perhubungan dapat dilihat dari tabel 2.12 sebagai berikut.

Tabel 2.12
Pencapaian Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan
Kota Bekasi Tahun 2019-2023

No	Indikator Kinerja sesuai Tugas dan Fungsi Perangkat Daerah	Target NSPK /SPM	Target IKK	Target Indikator Lainnya	Target Renstra Perangkat Daerah Tahun					Realisasi Capaian Tahun					Rasio Capaian pada Tahun ke				
					2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
I	SPM																		
A	Jaringan Pelayanan Angkutan Jalan																		
1.	Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan Kabupaten/Kota	75%			75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	100%	100%	100%	100%	100%
2.	Tersedianya angkutan umum yang melayani jaringan trayek yang menghubungkan daerah tertinggal dan terpencil dengan wilayah yang telah berkembang pada wilayah yang telah tersedia jaringan jalan kabupaten/kota	60%			60%	60%	60%	60%	60%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
B	Jaringan Prasarana Angkutan Jalan																		
1.	Tersedianya halte pada setiap Kabupaten/Kota yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	100%			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
2.	Tersedianya terminal angkutan penumpang pada setiap Kabupaten/Kota yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek	40%			40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	100%	100%	100%	100%	100%
C	Fasilitas Perlengkapan Jalan																		
	Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rambu, Marka dan guadrill) pada jalab Kabupaten/Kota	60%			60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	100%	100%	100%	100%	100%
D	Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor																		
	Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor bagi kabupaten/kota yang memiliki populasi kendaraan wajib uji minimal kendaraan wajib uji	60%			60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	100%	100%	100%	100%	100%
E	Sumber Daya Alam (SDM)																		

No	Indikator Kinerja sesuai Tugas dan Fungsi Perangkat Daerah	Target NSPK /SPM	Target IKK	Target Indikator Lainnya	Target Renstra Perangkat Daerah Tahun					Realisasi Capaian Tahun					Rasio Capaian pada Tahun ke				
					2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1.	Tersedianya Sumber Daya Manusia di bidang terminal pada kab/kota yang telah memiliki terminal	50%			50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	100%	100%	100%	100%	100%
2.	Tersedianya Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang pengujian kendaraan bermotor pada kab/kota yang telah melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor	100%			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
3.	Tersedianya Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang MRLL, Evaluasi andalalin, pengelolaan parkir pada kab/kota	40%			40%	40%	40%	40%	40%	25%	25%	25%	25%	25%	62.5%	62.5%	62.5%	62.5%	62.5%
4.	Tersedianya Sumber Daya Manusia (SDM) yang memiliki kompetensi sebagai pengawas kelaikan kendaraan pada setiap perusahaan angkutan umum	40%			40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	40%	100%	100%	100%	100%	100%
F	Keselamatan																		
	Terpenuhinya standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam kab/kota	100%			100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
II	Indikator Kinerja Kunci																		
	Angkutan Darat																		
1.	Jumlah angkutan umum/jumlah penumpang angkutan darat		%										0.30						
III	Indikator Lainnya																		
1.	Persentase titik kemacetan yang teratasi			24 Titik	15%	26.66 %				15%	13.33 %				100%	50%			
2.	Persentase peningkatan layanan angkutan umum massal					6.5%					0%					0%			
3.	Persentase angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan				75%	76%				75%	79%				100%	103.9 %			
4.	Persentase penyediaan sarana prasarana pendukung transportasi				5%	15%				5%	0%				100%	0%			
5.	Persentase wilayah yang tersambung/terlayani sarana transportasi				7%					7%					100%				

No	Indikator Kinerja sesuai Tugas dan Fungsi Perangkat Daerah	Target NSPK /SPM	Target IKK	Target Indikator Lainnya	Target Renstra Perangkat Daerah Tahun					Realisasi Capaian Tahun					Rasio Capaian pada Tahun ke				
					2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
6.	Persentase peningkatan titik kemacetan yang teratasi			24 Titik			43.33 %	60%	80%			43.33 %	60%				100%	100%	
7.	Persentase Peningkatan sarana dan prasarana Perhubungan yang laik fungsi						7.84%	7.84%	8.96%			7.84%	7.84%				100%	100%	

Sumber : Dinas Perhubungan, 2020

Dilihat indikator berdasarkan standar pelayanan minimal (SPM) tahun 2020 faktor pelayanan yang telah mencapai sesuai target sehingga rasio pencapaian kinerja sebesar 100 diantaranya :

- Jaringan Pelayanan Angkutan Jalan
 - Tersedianya angkutan umum yang melayani wilayah yang telah tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan Kabupaten/Kota tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%.
- Jaringan Prasarana Angkutan Jalan
 - Tersedianya halte pada setiap Kabupaten/Kota yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100% dengan jumlah halte sebanyak 75 buah.
 - Tersedianya terminal angkutan penumpang pada setiap Kabupaten/Kota yang telah dilayani angkutan umum dalam tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100% dari target yang harus dicapai sebanyak 3 terminal dapat tercapai sebanyak 3 terminal.
- Fasilitas Perlengkapan Jalan
 - Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka, dan guardrail) pada jalan Kabupaten/ Kota tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%.
- Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor
 - Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor bagi Kabupaten/Kota yang memiliki populasi kendaraan wajib uji minimal 4000 (empat ribu) kendaraan wajib uji tercapai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%, faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah disamping pelaksanaan pelayanan pengujian kendaraan bermotor di kantor juga dilaksanakan secara keliling.
- Sumber Daya Manusia (SDM)
 - Tersedianya Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang terminal pada Kabupaten/ Kota yang telah memiliki terminal tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%.
 - Tersedianya Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang pengujian kendaraan bermotor pada Kabupaten/Kota yang telah melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%.
 - Tersedianya Sumber Daya Manusia (SDM) yang memiliki kompetensi sebagai pengawas kelaikan kendaraan pada setiap perusahaan

angkutan umum tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%.

- Keselamatan
 - Terpenuhi standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek di dalam Kabupaten/ Kota tercapai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%.

Sedangkan indikator berdasarkan standar pelayanan minimal (SPM) faktor pelayanan yang tidak mencapai target sehingga rasio pencapaian kinerja <100 diantaranya:

- Jaringan Pelayanan Angkutan Jalan
 - Tersedianya angkutan umum yang melayani jaringan trayek yang menghubungkan daerah tertinggal dan terpencil dengan wilayah yang telah berkembang pada wilayah yang telah tersedia jaringan jalan Kabupaten/ Kota. Tidak ada kegiatan yang mendukung faktor pelayanan ini karena pada wilayah Kota Bekasi tidak ada jaringan trayek yang menghubungkan daerah tertinggal.
- Sumber Daya Manusia (SDM)
 - Tersedianya Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang MRLL, Evaluasi Amdal lalin, Pengelolaan Parkir pada Kabupaten/Kota tidak tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 40% hanya mencapai 25% dengan rasio pencapaian kinerja sebesar 62,5%. Masih kurangnya SDM yang terdapat di bidang MRLL, Evaluasi Andalalin, Pengelolaan Parkir diharapkan dapat adanya peningkatan kompetensi dan penambahan pegawai.

Berdasarkan hasil evaluasi kinerja dan analisis diperoleh gambaran mengenai capaian kinerja Dinas Perhubungan Kota Bekasi secara keseluruhan indikator sasaran (Kegiatan urusan/bidang di lingkup Dinas Perhubungan) tahun 2019-2023 dapat diuraikan sebagai berikut:

- Indikator sasaran yang telah mencapai sesuai target sehingga rasio pencapaian kinerja >100% diantaranya :
 - Persentase angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan dengan capaian 103.9% pada tahun 2020
- Indikator sasaran yang telah mencapai sesuai target sehingga rasio pencapaian kinerja <100% diantaranya :
 - Persentase titik kemacetan yang teratasi tidak tercapai target pada tahun 2020 dengan capaian 50%.

- Persentase peningkatan layanan angkutan umum massal tidak tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 6.5 % . Pada tahun 2020 tidak tercapai dikarenakan pengalihan kegiatan untuk penanganan covid 19 di kota Bekasi.
- Persentase penyediaan sarana prasarana pendukung transportasi tidak tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 15 % . Pada tahun 2020 tidak tercapai dikarenakan pengalihan kegiatan untuk penanganan covid 19 di kota Bekasi.

Pada tahun 2021 dilaksanan revisi Rencana Strategi Dinas Perhubungan Kota Bekasi dengan Indikator sasaran sebagai berikut :

- Indikator sasaran yang telah mencapai sesuai target sehingga rasio pencapaian kinerja 100% diantaranya :
 - Persentase peningkatan titik kemacetan yang teratasi target pada indikator sasaran ini tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%
 - Persentase Peningkatan sarana dan prasarana Perhubungan yang laik fungsi target pada indikator sasaran ini tercapai sesuai target yang harus dicapai yaitu sebesar 100%

Kinerja Dinas Perhubungan dapat dilihat gambaran capaian kinerja Dinas Perhubungan tahun 2020 dan tahun 2021 sebagai berikut:

Tabel 2.13
Pencapaian Kinerja Dinas Perhubungan
Kota Bekasi Tahun 2020-2021

No	Sasaran	Indikator	2020			2021		
			Target	Capaian	Tingkat Capaian	Target	Capaian	Tingkat Capaian
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)			
1	Meningkatnya Penanganan Kemacetan Lalu Lintas	Persentase titik kemacetan yang teratasi	26.66 % (4 titik)	13.33% (2 titik)	50%	43.33 % (5 titik)	43.33% (5 titik)	100%
2	Meningkatnya ketersediaan sarana layanan angkutan umum massal perkotaan	Persentase peningkatan layanan angkutan umum massal	6.5%	0 %	0	N/A	N/A	N/A
		Persentase angkutan jalan yang memenuhi standar keselamatan	76%	79 %	103.9 %	N/A	N/A	N/A
3	Tersedianya prasarana transportasi yang terintegrasi	Persentase penyediaan sarana prasarana pendukung transportasi	15%	0 %	0 %	N/A	N/A	N/A

4	Meningkatnya ketersediaan sarana dan prasarana perhubungan	Persentase peningkatan sarana dan prasarana perhubungan yang laik fungsi	N/A	N/A	N/A	7.84%	7.84%	100%
---	--	--	-----	-----	-----	-------	-------	------

Sumber : LKIP 2020 Dinas Perhubungan, LKIP 2021 Dinas Perhubungan

Pada tahun 2020 Rencana Strategi Dinas Perhubungan Kota Bekasi dengan Indikator sasaran sebagai berikut:

- Persentase titik kemacetan yang teratasi pada tahun ini target yang harus dicapai yaitu sebesar 26,66% belum tercapai dari target yaitu sebesar 13,33 % dengan rasio pencapaian kinerja sebesar 50%.
- Persentase peningkatan layanan angkutan umum massal pada tahun ini terget yang harus dicapai yaitu sebesar 6,5% tidak tercapai dari target sebesar 0% dengan rasio pencapaian kinerja sebesar 0%
- Persentase angkutan yang memenuhi standar keselamatan pada tahun ini yang harus dicapai sebesar 76%, tercapai melebihi dari target yaitu sebesar 79 %, dengan rasio pencapaian kinerja sebesar 103.9%.
- Persentase penyedia sarana prasarana pendukung trasnportasi pada tahun ini yang harus dicapai sebesar 5% tidak tercapai dari target sebesar 0% dengan rasio pencapaian kinerja sebesar 0%.

Pada tahun 2021 Rencana Strategi Dinas Perhubungan Kota Bekasi dengan Indikator sasaran sebagai berikut:

- Persentase titik kemacetan yang teratasi pada tahun ini target yang harus dicapai yaitu sebesar 43,33% (5 titik) sudah tercapai dari target yaitu sebesar 43,33% dengan rasio pencapaian kinerja sebesar 100%.
- Persentase peningkatan sarana dan prasarana perhubungan yang laik fungsi pada tahun ini terget yang harus dicapai yaitu sebesar 7,84% tercapai dari target 7,84% dengan rasio pencapaian kinerja sebesar 100%

2.3.2. Anggaran dan Realisasi Pendanaan Pelayanan Dinas Perhubungan

Anggaran dan Realisasi pendanaan Dinas Perhubungan berdasarkan target dan realisasi tahun 2019-2021, dapat dilihat dari tabel 2.13 sebagai berikut.

Tabel 2.14

Anggaran dan Realisasi Pendanaan Pelayanan Dinas Perhubungan

Kota Bekasi Tahun 2019-2021

Uraian	Anggaran pada Tahun			Realisasi Anggaran pada Tahun			Rasio antara Realisasi dan Anggaran Tahun		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
(1)	(2)	(3)		(7)	(8)		(12)	(13)	
PENDAPATAN DINAS	9.600.552.550	4.961.293.690	5.837.087.330	5.586.880.200	5.577.297.300	6.860.908.950	58.2	112.4	117.54
Pendapatan Asli Daerah									
Hasil Retribusi Daerah	9.600.552.550	4.961.293.690	5.837.087.330	5.586.880.200	5.577.297.300	6.860.908.950	58.2	112.4	117.54
BELANJA DINAS	72.814.221.860	72.107.719.500	102.591.647400	69.399.603.128	69.900.921.503	95.205.702619	95.31	96.94	92.80
Belanja langsung non urusan	64,360,620,000	66.716.750.000	-	62,691,709,769	65.516.190.433	-	97.40	98.20	-
Belanja langsung urusan	8,453,601,860	5.390.971.300	-	6,707,893,359	4.384.731.070	-	79.34	81.33	-

Sumber : Dinas Perhubungan, 2021

Berdasarkan tabel 2.13 Anggaran dan Realisasi Pendanaan Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2019-2021 terlihat bahwa realisasi anggaran pendapatan dinas mengalami kenaikan dalam 3 tahun berturut-turut, namun pada tahun 2019 rasio antara realisasi dan anggaran sangat jauh dari yang di targetkan.

Penyerapan anggaran belanja dinas setiap tahunnya diatas 90%. Penyerapan anggaran belanja langsung pada tahun 2020 mengalami kenaikan namun pada tahun 2021 mengalami penurunan yang disebabkan oleh pandemi covid-19 pada tahun 2021 yang menyebabkan terbatas nya akses penyelenggaraan kegiatan.

Rasio Anggaran dan Realisasi Pendanaan Pelayanan Dinas Perhubungan Kota Bekasi dari tahun 2019 sampai dengan 2021, Rasio antara realisasi dan anggaran terendah terjadi pada anggaran belanja dinas sebesar 92,80%, hal ini di sebabkan pada tahun 2021 terdapat pandemi covid-19. Penyerapan anggaran untuk mecapai output secara umum dapat dikategorikan baik dengan capaian diatas 80%. Hal ini mencerminkan perencanaan dan pengendalian pelaksanaan kegiatan sudah baik dilaksanakan pada saat pandemi.

2.4 Tantangan dan Peluang Pengembangan Pelayanan Dinas Perhubungan

Berdasarkan situasi dan kondisi Kota Bekasi yang semakin berkembang, khususnya di bidang transportasi, maka perlu dilakukan identifikasi Analisis Renstra Kementerian / Lembaga (K/L), Analisis Renstra SKPD Provinsi, Analisis Renstra RTRW dan KLHS termasuk di dalamnya indikator SDGs.

Sasaran Renstra Kementerian / Lembaga (K/L) meningkatkan pelayanan transportasi yaitu : Meningkatnya kinerja lalu lintas jalan perkotaan, Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan, Meningkatnya tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi dan Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema system manajemen transportasi perkotaan.

Sasaran Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) dalam mewujudkan visi dan misi yang menjadi landasan kerja bersama antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kota/kabupaten dalam penyelenggaraan transportasi di kawasan Jabodetabek, adalah sebagai berikut:

1. Pergerakan orang dengan menggunakan angkutan umum perkotaan harus mencapai 60% (enam puluh persen) dari total pergerakan orang;
2. Waktu perjalanan orang rata-rata di dalam kendaraan angkutan umum perkotaan adalah 1 (satu) jam 30 (tiga puluh) menit pada jam puncak dari tempat asal ke tujuan;
3. Kecepatan rata-rata kendaraan angkutan umum perkotaan pada jam puncak di seluruh jaringan jalan minimal 30 (tiga puluh) kilometer/jam;
4. Cakupan pelayanan angkutan umum perkotaan mencapai 80% (delapan puluh persen) dari panjang jalan;
5. Akses jalan kaki ke angkutan umum maksimal 500 m (lima ratus meter);
6. Setiap daerah harus mempunyai jaringan layanan lokal/iaringan pengumpan (feeder) yang diintegrasikan dengan jaringan utama (trunk), melalui satu simpul transportasi perkotaan;
7. Simpul transportasi perkotaan harus memiliki fasilitas pejalan kaki dan fasilitas parkir pindah moda (park and ride), dengan jarak perpindahan antar moda tidak lebih dari 500 m (lima ratus meter);
8. Perpindahan moda dalam satu kali perjalanan maksimal 3 (tiga) kali.

Kesesuaian antara Renstra Dinas Perhubungan Propinsi dengan program Renstra Dinas Perhubungan Kota Bekasi antara lain Peningkatan SDM di bidang transportasi dan peningkatan kualitas sarana prasana transportasi yang baik dan ramah lingkungan.

Terhadap hasil telaahan pelaksanaan kegiatan Dinas Perhubungan terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah dalam upaya mewujudkan kebijakan pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi dengan sistem transportasi Jabodetabek terkendala oleh keterbatasan lahan yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Bekasi, sementara untuk penyediaan lahan yang menggunakan dana APBD merupakan tupoksi instansi lain di luar Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Adapun faktor pendorong yang bisa membantu tugas Dinas Perhubungan kota Bekasi diantaranya bantuan dari Provinsi Jawa Barat dan bantuan dari BPTJ (Badan Penyelenggaraan Transportasi Jabodetabek) berdasarkan peraturan presiden nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ). Serta adanya payung hukum yang menjadi landasan untuk kebijakan pengenaan tarif berkeenaan dengan pelayanan perhubungan di Kota Bekasi.

Tujuan Pembangunan berkelanjutan dalam KLHS adalah Menjadi Kota dan Permukiman Inklusif, aman, tangguh dan berkelanjutan dengan target pada tahun 2030, menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah di akses dan berkelanjutan untuk semua, meningkatkan keselamatan lalu lintas, terutama dengan memperluas jangkauan transportasi umum dengan memberi perhatian khusus terhadap kebutuhan masyarakat yang rentan, perempuan, anak - anak, penyandang disabilitas dan lanjut usia dengan porgram yang akan dilaksanakan yaitu Penyediaan angkutan publik massal.

Terkait dengan indikator pada SDGs yang belum tercapai yaitu persentase pengguna moda transportasi umum di perkotaan. Faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah belum optimalnya penggunaan moda angkutan umum dan massal serta masih terjadinya kemacetan.

Sebagai Kota Penyangga Ibu Kota Negara Republik Indonesia, Kota Bekasi mengemban berbagai fungsi sebagai pusat dari berbagai kegiatan seperti pusat perdagangan, industri dan tempat tinggal serta adanya pelaksanaan proyek nasional yang dilaksanakan di Kota Bekasi antara lain pembangunan jalan Tol Jakarta Cikampek Jalur Selatan, Pembangunan lanjutan Jalan Tol Becakayu, Pembangunan LRT/Light Rail Transit dan Pembangunan DDT/Double-Double Track lintasan kereta api dan lain

sebagainya yang berpengaruh terhadap kondisi transportasi dan lalu lintas di Kota Bekasi.

Untuk memberikan jaminan kelancaran, ketertiban dan keselamatan lalu lintas perlu dilaksanakan program dan kegiatan sebagai upaya memberikan pelayanan di bidang perhubungan kepada masyarakat dan pengguna layanan transportasi antara lain :

- Penyusunan perencanaan transportasi melalui penyusunan Rencana Induk Transportasi, penyusunan manajemen dan rekayasa kawasan.
- Pengendalian ruas jalan dengan menempatkan petugas lapangan terutama pada jam-jam sibuk
- Meningkatkan sarana dan prasarana transportasi dengan berbasis IT (ITS-ATCS) *Area Traffic Control System*.
- Meningkatkan sistem angkutan umum massal (SAUM).
- Meningkatkan kualitas sumber daya manusia dengan mengikutsertakan diklat teknis di bidang transportasi.

Tantangan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam implementasi program pembangunan bidang perhubungan dan menjalankan tugas pokok dan fungsinya sebagai Satuan Kerja Pemerintah Daerah sangat beragam. Melalui Dinas Perhubungan harus berbenah dalam sistem pelayanan kepada masyarakat dan pembangunan sarana dan prasarana perhubungan untuk mengoptimalkan pelayanan.

Disamping itu hal yang tidak kalah beratnya adalah upaya pengendalian, pengawasan dan pembinaan kepada semua kelompok pengguna jasa maupun pelaku jasa transportasi. Pengendalian, pengawasan dan pembinaan dilakukan dengan maksud untuk menciptakan ketertiban dan kenyamanan, baik ketertiban dalam beradministrasi maupun ketertiban dalam pelaksanaan pelayanan jasa.

Tantangan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan antara lain adalah:

1. Kemacetan lalu lintas faktor yang mempengaruhi adalah tingkat pelayanan jaringan jalan (*Level of Service/LOS*) cukup rendah masih terdapat 24 titik kemacetan.
2. Belum optimalnya angkutan umum dan massal, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah kondisi angkutan umum massal yang belum memenuhi harapan masyarakat banyak pengguna jasa transportasi dan pengelolaan usaha angkutan kota yang dilakukan secara tradisional (milik pribadi/orang per orang).

3. Jalan yang tersedia saat ini belum sepenuhnya sesuai dengan pola distribusi angkutan barang, faktor yang mempengaruhinya adalah belum adanya terminal angkutan barang khusus yang akan menjadi sentra distribusi barang.
4. Terbatasnya dana untuk pembangunan sarana dan prasarana Perhubungan dan lalu lintas secara menyeluruh, adapun faktor yang mempengaruhi karena penanggulangan masalah transportasi belum menjadi top priority bagi pemangku kebijakan.
5. Kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, adapun faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah faktor kedisiplinan pengendara, kondisi kendaraan yang tidak layak, kondisi jalan yang rusak dan mental dari pengguna jalan tersebut dan lemahnya penegakan hukum bagi pelanggar lalu lintas.
6. Masih maraknya praktik parkir liar di beberapa ruas jalan yang bukan peruntukannya, adapun faktor yang mempengaruhi adalah keterbatasan lahan parkir yang disediakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan (sekolah, kantor, tempat usaha dan sebagainya).

Dari permasalahan yang ada maka peluang yang bisa diambil yaitu :

1. pengembangan sistem angkutan umum masal (SAUM) yang memadai sebagai upaya untuk menarik kembali pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum sehingga dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam upaya mengurangi kemacetan;
2. Pengembangan dan peningkatan pada prasarana dan sarana perhubungan berupa terminal penumpang dan terminal barang di Kota Bekasi;
3. Peningkatan aplikasi teknologi informasi dan skema system manajemen transportasi perkotaan;
4. Penataan titik parkir liar melalui pengembangan park and ride sehingga dapat meningkatkan PAD yaitu retribusi parkir, serta dapat meningkatkan ketertiban kendaraan di Kota Bekasi

BAB III

PERMASALAHAN DAN ISU- ISU STRATEGIS DINAS PERHUBUNGAN

3.1 Identifikasi Permasalahan Berdasarkan Tugas dan Fungsi Pelayanan Dinas Perhubungan

Salah satu kriteria suatu kota dikatakan sebagai kota modern adalah tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai bagi warga kota. Fungsi dan peran serta masalah yang ditimbulkan oleh sarana transportasi ini semakin kompleks seiring dengan kemajuan teknologi dan pertumbuhan penduduk.

Transportasi semakin vital peranannya sejalan dengan kemajuan ekonomi dan mobilitas masyarakatnya. Hal – hal yang bersangkutan paut dengan transportasi menyinggung langsung kepada kebutuhan pribadi – pribadi warga kota dan berkaitan langsung dengan ekonomi kota.

Adapun permasalahan transportasi secara umum di Kota Bekasi adalah sebagai berikut :

1. Kemacetan lalu lintas faktor yang mempengaruhinya adalah belum tercapainya standar pelayanan minimal untuk Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas/MRLL, Evaluasi Analisa dampak lalu lintas/andalalin, pengelolaan parkir pada kab/kota, tingkat jaringan jalan (LOS) yang rendah masih terdapat .. titik kemacetan.
2. Rendahnya penggunaan kendaraan angkutan umum, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah belum tercapainya indikator kinerja utama untuk Persentase pelayanan angkutan yang baik, kondisi angkutan umum massal yang belum memenuhi harapan masyarakat banyak pengguna jasa transportasi.
3. Jalan yang tersedia saat ini belum sepenuhnya sesuai dengan pola distribusi angkutan barang, faktor yang mempengaruhinya adalah belum adanya terminal angkutan barang khusus yang akan menjadi sentra distribusi barang.
4. Terbatasnya pembangunan sarana dan prasarana perhubungan dan lalu lintas secara menyeluruh, adapun faktor yang mempengaruhi karena penanggulangan masalah transportasi belum menjadi top priority bagi pemangku kebijakan.

5. Kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, adapun faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah faktor kedisiplinan pengendara, kondisi kendaraan yang tidak layak, kondisi jalan yang rusak dan mental dari pengguna jalan tersebut dan lemahnya penegakan hukum bagi pelanggar lalu lintas.
6. Masih maraknya praktik parkir liar di beberapa ruas jalan yang bukan peruntukannya, adapun faktor yang mempengaruhi adalah keterbatasan lahan parkir yang disediakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan (sekolah, kantor, tempat usaha dan sebagainya).

Perubahan berbagai paradigma tersebut diatas sangat berpengaruh kepada kebijakan, strategi dan kinerja Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Dalam skala regional isu demokratisasi, hak azasi manusia dan lingkungan hidup yang lahir dan tumbuh berkembang di era reformasi perlu diantisipasi oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam pemberian pelayanan umum yang semakin mempertimbangkan azas keadilan, penyediaan fasilitas pelayanan umum yang memadai, penyediaan prasarana dan sarana transportasi serta penyusunan peraturan perundangan (Perda dan Perwal) yang berkaitan dengan kebijakan publik.

Keberanian masyarakat untuk melakukan protes terbuka terhadap kebijakan publik yang mereka anggap kurang memenuhi azas keadilan, menuntut adanya transparansi dalam proses pelayanan dan sosialisasi produk kebijakan publik yang akan diterapkan dalam skala regional, sehingga kebijakan tersebut sesuai dengan aspirasi masyarakat, sehingga Dinas Perhubungan Kota Bekasi perlu mengantisipasi berdasarkan pelaksanaan fungsi hubungan masyarakat dan hubungan antar lembaga. Namun demikian Dinas Perhubungan Kota Bekasi senantiasa menerima semua kritikan dan masukan yang akan berpengaruh terhadap peningkatan pelayanan di bidang transportasi.

Demikian pula isu perdagangan bebas yang bercirikan efisiensi dan privatisasi perlu diantisipasi berkenaan dengan fungsi Dinas Perhubungan Kota Bekasi sebagai pelaksana sebagian kewenangan Pemerintah Kota Bekasi di Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan sebagai Regulator serta fasilitator dalam penyiapan kebijakan umum dan kebijakan teknis yang mencakup transportasi dihubungkan dengan UU nomor 12 tahun 2008 tentang Perubahan kedua atas UU nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan ditindak lanjuti dengan PP Nomor 38 tahun 2007 tentang pembagian urusan pemerintahan antara pemerintah, Pemerintah

Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten / Kota. Untuk itu Dinas Perhubungan Kota Bekasi perlu mengantisipasi dengan mengeluarkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bekasi dan Peraturan Daerah mengenai Pungutan Daerah di Bidang Perhubungan yang berisi perencanaan, pembinaan, organisasi dan tata laksana di bidang transportasi.

Dengan melihat fenomena dan perubahan paradigma diatas, sangat disadari bahwa pengaruh global dan regional serta lokal merupakan landasan bagi terbentuknya lingkungan baru dimasa depan. Dalam kaitan ini profil masa depan yang merupakan refleksi dari berbagai tantangan dan perubahan sebagaimana yang dikemukakan diatas adalah:

1. Terjadinya keterkaitan, keterpaduan dan ketergantungan antara elemen pada semua bidang.
2. Kecenderungan terpolanya lingkungan kerja masa depan yang sekaligus menggambarkan pola antar kegiatan dengan layanan antar moda transportasi yang saling terintegrasi secara kesisteman. Lingkungan kerja masa depan yang terbentuk akibat kemajuan teknologi transportasi akan melahirkan realitas baru, yaitu adanya nuansa keterhubungan global dan mobilitas global antar sub sistem kegiatan.
3. Dalam persaingan global yang semakin tajam akan diwarnai oleh kecanggihan teknologi transportasi sehingga sektor transportasi akan dihadapkan kepada tuntutan atas kecepatan, keandalan, efisiensi dan daya saing yang semakin tinggi.
4. Sektor transportasi dituntut semakin berperan dalam mendukung pergerakan dan mobilitas orang, barang dan jasa guna mendukung tumbuhnya ekonomi di kota Bekasi serta sekaligus mempersempit kesenjangan antar daerah dengan senantiasa memperhatikan kesesuaian tata ruang dan kelestarian lingkungan.
5. Meningkatnya tuntutan konsumen atau pengguna jasa terhadap kualitas layanan jasa transportasi yang direfleksikan oleh terwujudnya :
 - a. Kondisi Persaingan yang sehat, efisien dan berkelanjutan dalam penyelenggaraan jasa transportasi yang pada gilirannya dapat memberdayakan masyarakat dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kota Bekasi.

- b. Pemerataan manfaat persaingan atau kompetensi bagi pengguna jasa, penyelenggara serta pemerintah Kota Bekasi kepada seluruh lapisan masyarakat
- c. Perlindungan terhadap kepentingan pengguna jasa transportasi, dalam hal kualitas pelayanan, tarif dan variasi pilihan jasa sesuai preferensinya.
- d. Peraturan Daerah yang mendukung pelaksanaan kegiatan transportasi secara efektif.

Dengan memperhatikan dalam menyikapi kecenderungan kedepan yang dihadapi, baik oleh jajaran operator maupun pengguna jasa tersebut, diperlukan peran aktif Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam melaksanakan tugas dan fungsi pembinaan dan koordinasi pelaksanaan penyelenggaraan transportasi dalam pengalokasian dan pendayagunaan secara efektif dan efisien.

Pemetaan Permasalahan untuk Penentuan Prioritas dan Sasaran Pembangunan Daerah Dinas Perhubungan, dapat dilihat dari tabel 3.1 sebagai berikut.

Tabel 3.1

Pemetaan Permasalahan untuk Penentuan Prioritas dan Sasaran
Pembangunan Daerah

No	Masalah Pokok	Masalah	Akar Masalah
(1)	(2)	(3)	(4)
1	Tingginya angka kemacetan dan potensi kecelakaan berlalu Lintas	1. Tingkat jaringan jalan (Level of service/LOS) yang rendah, masih terdapat titik kemacetan lalu lintas	Tidak seimbangnya pertumbuhan jumlah kendaraan dengan penambahan jaringan jalan
			Belum Mencukupi Sumber Daya Manusia (SDM) Managemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLI) yang berkompeten.
			Belum terbangunnya koordinasi lintas sektor yang efektif dalam penerapan dan pengendalian Manajemen Rekayasa Lalu Lintas
			Fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka, traffic light) memerlukan perbaikan / penggantian secara berkala
			Banyaknya titik parkir liar yang mengambil bahu badan jalan
			Kurangnya Sosialisasi keselamatan berkendara di jalan
		2. Rendahnya minat masyarakat beralih ke moda transportasi umum massal	Fasilitas pendukung transportasi (terminal, halte) belum memberikan kenyamanan bagi masyarakat pengguna jasa transportasi
			Rendahnya aksesibilitas ke angkutan umum (pola jaringan trayek angkutan umum belum tertata membentuk spiral jalur utama memusat ke terminal utama)
			Kurangnya sosialisasi keberadaan angkutan umum massal
			Kurangnya koordinasi stakeholder berkaitan dengan pengelolaan angkutan umum massal
			Belum adanya evaluasi tata kelola angkutan umum massal

Sumber : Dinas Perhubungan, 2022

3.2 Telaahan Renstra Kementerian Perhubungan, Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) dan Renstra Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat

Berdasarkan hasil telaah terhadap Renstra Kementerian Perhubungan maka arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 dalam pembangunan sektor transportasi merujuk pada arah kebijakan pembangunan transportasi nasional yang tertuang didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024. Kebijakan dan strategi tersebut juga disinergikan dengan arah kebijakan pembangunan berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Kementerian Perhubungan 2005 - 2025 yang menjadi salah satu alur logis perencanaan pembangunan sektor transportasi berkelanjutan. Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 dikelompokkan menjadi 3 aspek meliputi keselamatan dan keamanan, pelayanan serta kapasitas transportasi.

Keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi ditunjukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi yang meliputi transportasi jalan, kereta api, pelayaran dan penerbangan. Tingkat keselamatan dan keamanan transportasi diwujudkan melalui dua sasaran yaitu menurunnya angka kecelakaan transportasi dan menurunkan jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

Pelayanan transportasi dalam meningkatkan pelayan transportasi ditetapkan 7 (tujuh) sasaran yaitu :

1. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi
2. Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah dan kompensasi sesuai dengan kebutuhan;
3. Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan;
4. Meningkatnya kinerja Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*;
5. Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan;
6. Menurunnya emisi gas rumah kaca dan meningkatnya penerpan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi;
7. Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance*.

Dalam rangka meningkatkan kapasitas transportasi Kementerian Perhubungan menetapkan 5 (lima) sasaran yaitu :

1. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda
2. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang.
3. Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar terpencil, dan khususnya wilayah timur Indonesia.
4. Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan dan
5. Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema system manajemen transportasi perkotaan.

Ada beberapa point yang selaras dengan apa yang akan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi yaitu :

Peningkatan keselamatan dan keamanan pelayanan transportasi darat, pemenuhan kebutuhan prasarana dan sarana transportasi darat yang menjangkau masyarakat di wilayah (Kota Bekasi). Faktor yang bisa menjadi penghambat adalah tingkat kesadaran operator kendaraan (khususnya angkutan umum) akan pentingnya keselamatan dan keamanan transportasi. Demikian pula dalam rangka pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi darat terkendala adanya penolakan dari sebagian pihak yang merasa “terusik” dengan keberadaan sarana dan prasarana transportasi yang akan dibangun / dikembangkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Adapun yang menjadi faktor pendorong bagi upaya pencapaian tujuan / sasaran tersebut adalah adanya kerjasama yang baik antara Pemerintah daerah cq Dinas Perhubungan Kota Bekasi dengan pemerintah Pusat cq Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam upaya bersama untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan berlalu lintas.

Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) mempunyai visi penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi Jabodetabek adalah mewujudkan pembangunan, pengembangan, dan pengoperasian transportasi Jabodetabek dalam rangka integrasi pelayanan transportasi yang tertib, lancar, efektif, efisien, aman, selamat, nyaman, dan terjangkau oleh masyarakat tanpa dibatasi oleh wilayah administratif.

Misi penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi Jabodetabek adalah sebagai berikut:

1. Memadukan pembangunan dan pengembangan sistem jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan transportasi baik intra moda maupun antar moda.

2. Memadukan pembangunan dan pengembangan transportasi perkotaan antar wilayah Jabodetabek dalam satu kesatuan wilayah perkotaan.
3. Mengintegrasikan pengoperasian transportasi perkotaan,
4. Mengintegrasikan rencana pembiayaan transportasi perkotaan

Sasaran dalam mewujudkan visi dan misi yang menjadi landasan kerja bersama antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kota/kabupaten dalam penyelenggaraan transportasi di kawasan Jabodetabek, adalah sebagai berikut:

1. Pergerakan orang dengan menggunakan angkutan umum perkotaan harus mencapai 60% (enam puluh persen) dari total pergerakan orang;
2. Waktu perjalanan orang rata-rata di dalam kendaraan angkutan umum perkotaan adalah 1 (satu) jam 30 (tiga puluh) menit pada jam puncak dari tempat asal ke tujuan;
3. Kecepatan rata-rata kendaraan angkutan umum perkotaan pada jam puncak di seluruh jaringan jalan minimal 30 (tiga puluh) kilometer/jam;
4. Cakupan pelayanan angkutan umum perkotaan mencapai 80% (delapan puluh persen) dari panjang jalan;
5. Akses jalan kaki ke angkutan umum maksimal 500 m (lima ratus meter);
6. Setiap daerah harus mempunyai jaringan layanan lokal/iaringan pengumpan (*feeder*) yang diintegrasikan dengan jaringan utama (*trunk*), melalui satu simpul transportasi perkotaan;
7. Simpul transportasi perkotaan harus memiliki fasilitas pejalan kaki dan fasilitas parkir pindah moda (*park and ride*), dengan jarak perpindahan antar moda tidak lebih dari 500 m (lima ratus meter);
8. Perpindahan moda dalam satu kali perjalanan maksimal 3 (tiga) kali.

Cakupan rencana induk ini meliputi 9 (sembilan) pilar kebijakan pembangunan transportasi di Jabodetabek yang meliputi:

1. Peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi perkotaan;
2. Pengembangan jaringan prasarana transportasi perkotaan;
3. Pengembangan sistem transportasi perkotaan berbasisjalan;
4. Pengembangan sistem transportasi perkotaan berbasis rel;
5. Pengembangan transportasi terintegrasi;
6. Peningkatan kinerja lalu lintas;
7. Pengembangan sistem pendanaan transportasi perkotaan;
8. Pengembangan keterpaduan transportasi perkotaan dan tata ruang;
9. Pengembangan transportasi perkotaan yang ramah lingkungan.

Dari telaahan diatas terdapat beberapa point yang selaras dengan tugas Dinas Perhubungan Kota Bekasi diantaranya pembangunan,

pengembangan, dan pengoperasian transportasi. Faktor yang akan menjadi penghambat Dinas Perhubungan Kota Bekasi yaitu belum optimalnya sarana dan prasarana fasilitas angkutan umum massal bagi pengguna transportasi perkotaan. Hal ini menyebabkan kurang minatnya masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Adapun faktor pendorong Adanya peraturan presiden nomor 55 tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi.

Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat dalam dokumen perencanaan mempunyai tujuan yaitu :

1. Meningkatkan penyediaan Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat, Perhubungan Laut dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, Perhubungan Udara di Provinsi Jawa Barat;
2. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi perkotaan di Jawa Barat;
3. Meningkatkan pelayanan administrasi dan operasional secretariat/UPTD Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.

Adapun sasarannya sebagai berikut :

1. Meningkatnya Sarana, Prasarana Perhubungan Darat dan Fasilitas Perlengkapan Jalan;
2. Meningkatnya Penyediaan Prasarana Perhubungan Udara di Jawa Barat;
3. Meningkatnya ketersediaan prasarana dan keselamatana Perhubungan Laut dan ASDP di Jawa Barat;
4. Meningkatnya kualitas dan kuantitas pelayanan moda perkeretaapian di Jawa Barat;
5. Meningkatnya Pelayanan administrasi dan operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat/UPTD Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat.

Setidaknya ada 2 point yang mempunyai keselarasan dengan tugas yang akan diemban oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi, yaitu : Peningkatan Sarana dan Prasarana Perhubungan dan peningkatan pelayanan transportasi. Faktor yang mungkin akan jadi hambatan bagi pelayanan Dinas Perhubungan Kota Bekasi yaitu terbatasnya SDM yang mempunyai keahlian di bidangnya sementara ada beberapa SDM yang akan memasuki masa pensiun ataupun mutasi ke instansi lain. Sementara untuk pelayanan angkutan masih ada hambatan dari faktor eksternal yang sifatnya non teknis karena kendala sosial dan kultural. Adapun faktor pendukung yang bisa membantu terlaksananya tugas yang diemban oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi, yaitu adanya koodinasi yang cukup baik pada pelaksanaan menghadapi angkutan lebaran, natal dan tahun baru

serta angkutan umum masih merupakan sarana transportasi utama bagi masyarakat di Kota Bekasi.

3.3 Telaahan Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kajian Lingkungan Hidup Strategis

Ada beberapa point Rencana tata ruang wilayah Kota Bekasi yang mana Dinas Perhubungan Kota Bekasi terkait di dalamnya, yaitu :

1. Pembangunan Jalan (*Commitment Plan*) Regional Strategis yang melintasi atau berada di Kota Bekasi;
2. Pemantapan dan pengembangan jaringan jalan dalam kota;
3. Peningkatan fungsi dan kapasitas jalan arteri dan kolektor;
4. Peningkatan dan pembangunan jembatan;
5. Persimpangan sebidang;
6. Persimpangan tidak sebidang;
7. Rencana Pengembangan dan pembangunan terminal;
 - a. pengembangan dan pembangunan terminal
 - b. Peningkatan fungsi terminal Pondokgede menjadi terminal tipe B
 - c. Pengembangan sub terminal atau terminal tipe C
 - d. Pengembangan terminal barang
 - e. Penataan dan peningkatan terminal Bekasi
 - f. Pengembangan simpul transportasi perkotaan terpadu
 - g. Halte perpindahan antar moda yang terintegrasi di wilayah Jabodetabek
8. Rencana pengembangan sistem angkutan umum;
 - a. Pengaturan kembali jumlah dan pembatasan jumlah dan jenis armada angkutan umum
 - b. Pengaturan kembali rute trayek angkutan umum
 - c. Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum
 - d. Pengembangan angkutan dan jalur sirkulasi kendaraan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP)
 - e. Pengembangan angkutan massal dalam kota berbasis rel
 - f. Pengembangan angkutan massal kota berbasis jalan
 - g. Pengaturan kembali jumlah dan jenis armada angkutan umum
 - h. Pemanfaatan lajur jalan tol untuk pelayanan angkutan massal atau Jalur Khusus Angkutan Umum (LKAU)
 - i. Pembangunan *passing lane* pada rute Transjabodetabek
 - j. Pembangunan bus line dan halte pada rute Transjabodetabek Reguler

- k. Pembentukan jaringan pelayanan transportasi angkutan umum perkotaan berbasis jalan yang meliputi jaringan trayek angkutan orang dan jaringan lintas angkutan barang
 - Pengembangan rute transjabodetabek ekspres
 - Pengembangan rute transjabodetabek reguler
 - Pengembangan angkutan pengumpan (*feeder*) yang melayani transjabodetabek
 - l. Pengawasan angkutan barang
 - m. Penerapan sistem prioritas bus di persimpangan
 - n. Penggunaan kendaraan listrik dan gas
9. Manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- a. Pengendalian penggunaan kendaraan pribadi dan mengoptimalkan penggunaan angkutan umum yang dilengkapi dengan penyediaan sarana dan prasarana pendukungnya
 - b. Rencana penanganan parkir
 - pengaturan kembali area dan pembatasan waktu untuk parkir sistem *on-street* di ruas jalan yang menimbulkan kemacetan
 - penyediaan dan pembangunan prasarana parkir *off street*
 - penerapan sistem elektronik parkir meter
 - pengembangan fasilitas perpindahan moda/fasilitas alih moda/fasilitas integrasi intra dan antar moda
 - c. Pengaturan lalu lintas
 - d. Pengadaan dan pemasangan fasilitas pelengkap jalan
 - e. Penerapan *Elektonic Law Enforcement* (ELE)
 - f. Penerapan *Electronic Road Pricing* (ERP) dan pengaturan pengguna sepeda motor
 - g. Manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan CBD
 - h. Pembangunan dan pengembangan *area traffic control system* (ATCS)
 - i. Pengadaan dan pemeliharaan CCTV di jalan arteri
 - j. Penyelenggaraan hari bebas kendaraan / *Car Free Day* (CFD)
10. Pengembangan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan jalan bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor;
- a. Penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan jalan bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor
 - b. Penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jaringan jalan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki
 - c. Penyediaan sarana bike sharing pada halte/shelter dan stasiun

11. Rencana Sistem Jaringan Perkeretaapian.

- a. Pembangunan *double-double track* kereta api perkotaan dan pembangunan sistem elektrifikasi
- b. Optimalisasi jalur kereta api melalui penertiban bangunan liar, perlintasan tidak resmi, serta minimalisasi perlintasan sebidang
- c. Rencana *Light Rail Transit* (LRT)
- d. Rencana *High Speed Rail* (HSR) Kereta Api Cepat
- e. rencana MRT.
- f. Rencana pembangunan rel kereta api barang lingkar Jakarta
- g. Pembangunan jalur angkutan massal non jalan dalam kota berbasis rel
- h. Peningkatan fungsi pelayanan dan bangunan
- i. Pengembangan stasiun Bekasi Timur terintegrasi dengan terminal Bekasi
- j. Meningkatkan keamanan perlintasan kereta api dengan lalu lintas moda lain melalui perbaikan dan pemeliharaan pintu perlintasan kereta api
- k. Pembangunan kawasan stasiun berorientasi transit

Faktor yang bisa menjadi penghambat dari beberapa point di atas diantaranya adalah : keterbatasan lahan yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Bekasi, sementara untuk penyediaan lahan yang menggunakan dana APBD merupakan tupoksi instansi lain di luar Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Adapun faktor pendorong yang bisa membantu tugas Dinas Perhubungan kota Bekasi diantaranya : bantuan dari Provinsi Jawa Barat dan bantuan dari BPTJ (Badan Penyelenggaraan Transportasi Jabodetabek) adanya payung hukum yang menjadi landasan untuk kebijakan pengenaan tarif berkenaan dengan pelayanan perhubungan di Kota Bekasi.

3.4 Penentuan Isu-Isu Strategis

Saat ini, persoalan dalam sistem transportasi sudah terbilang kompleks. Tingginya tingkat pergerakan manusia dan barang sudah tidak lagi hanya menyangkut persoalan *supply* dan *demand*, tapi sudah masuk pada ranah politik, tata ruang, aspek sosial, teknologi dan sistem informasi serta aspek lingkungan.

Perkembangan transportasi perlu ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur – unsur yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan serta pengemudinya,

peraturan – peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdaya guna dan hasil guna.

Untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang optimal, perlu dilakukan penataan pada berbagai moda transportasi, perencanaan dan pengembangan yang juga perlu ditata dalam suatu kesatuan sistem secara tepat, serasi, seimbang, terpadu dan sinergik antara satu dengan lainnya.

Pelayanan Dinas Perhubungan sebagaimana telah diuraikan pada bab sebelumnya terdapat beberapa indikator yang belum mencapai sesuai dengan target yang ditetapkan, pada indikator Standar Pelayanan Minimal (SPM) terdapat pada indikator Sumber Daya Manusia (SDM), sedangkan pada indikator kinerja utama antara lain pada indikator persentase pelayanan angkutan yang baik dan indikator persentase titik kemacetan yang teratasi walaupun sudah tercapai sesuai dengan target dengan capaian rasio sebesar 100% namun seiring perkembangan kota dan pembangunan proyek nasional serta tingkat jaringan jalan (LOS) yang masih rendah maka kemacetan masih menjadi salah satu permasalahan.

Sasaran Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) dalam mewujudkan visi dan misi yang menjadi landasan kerja bersama antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kota/kabupaten dalam penyelenggaraan transportasi di kawasan Jabodetabek, adalah sebagai berikut: (1) Pergerakan orang dengan menggunakan angkutan umum perkotaan harus mencapai 60% (enam puluh persen) dari total pergerakan orang, (2) Waktu perjalanan orang rata-rata di dalam kendaraan angkutan umum perkotaan adalah 1 (satu) jam 30 (tiga puluh) menit pada jam puncak dari tempat asal ke tujuan, (3) Kecepatan rata-rata kendaraan angkutan umum perkotaan pada jam puncak di seluruh jaringan jalan minimal 30 (tiga puluh) kilometer/jam, (4) Cakupan pelayanan angkutan umum perkotaan mencapai 80% (delapan puluh persen) dari panjang jalan, (5) Akses jalan kaki ke angkutan umum maksimal 500 m (lima ratus meter), (6) Setiap daerah harus mempunyai jaringan layanan lokal/iaringan pengumpan (*feeder*) yang diintegrasikan dengan jaringan utama (*trunk*), melalui satu simpul transportasi perkotaan, (7) Simpul transportasi perkotaan harus memiliki fasilitas pejalan kaki dan fasilitas parkir pindah moda (*park and ride*), dengan jarak perpindahan antar moda tidak lebih dari 500 m (lima ratus meter), dan (8) Perpindahan moda dalam satu kali perjalanan maksimal 3 (tiga) kali.

Adapun sasaran Rencana Strategis Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Barat sebagai berikut : (1) Tercapainya peningkatan kinerja sumber daya

manusia perhubungan Jawa Barat, (2) Tercapainya peningkatan efektifitas dan efisiensi proses perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian transportasi yang terpadu, (3) Tercapainya peningkatan kualitas sarana prasana transportasi yang baik dan ramah lingkungan, (4) Tercapainya peningkatan pelayanan transportasi yang prima, dan (5) Tercapainya peningkatan akuntabilitas tata kelola Dinas Perhubungan Jawa Barat.

Terhadap hasil telaahan pelaksanaan kegiatan Dinas Perhubungan terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah dalam upaya mewujudkan kebijakan pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi dengan sistem transportasi Jabodetabek terkendala oleh keterbatasan lahan yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Bekasi, sementara untuk penyediaan lahan yang menggunakan dana APBD merupakan tupoksi instansi lain di luar Dinas Perhubungan Kota Bekasi. Adapun faktor pendorong yang bisa membantu tugas Dinas Perhubungan Kota Bekasi diantaranya : bantuan dari Provinsi Jawa Barat dan bantuan dari BPTJ (Badan Penyelenggaraan Transportasi Jabodetabek) adanya payung hukum yang menjadi landasan untuk kebijakan pengenaan tarif berkenaan dengan pelayanan perhubungan di Kota Bekasi.

Dalam hal perencanaan penyusunan Renstra sangat penting perannya bagi kelancaran proses pembangunan bidang perhubungan. Renstra Dinas Perhubungan Kota Bekasi 2024-2026 disusun berdasarkan isu strategis dan rumusan permasalahan perhubungan yang terjadi di Kota Bekasi. Rumusan masalah perhubungan diperoleh dari jaringan aspirasi masyarakat dan rumusan hasil evaluasi pembangunan sektor perhubungan, serta mengacu pada rencana pembangunan jangka menengah daerah Kota Bekasi.

Isu - isu strategis berdasarkan tugas dan fungsi adalah kondisi atau hal yang harus diperhatikan atau dikedepankan dalam perencanaan pembangunan karena dampaknya yang signifikan bagi SKPD dimasa datang. Suatu kondisi / kejadian yang menjadi isu strategis adalah keadaan yang apabila tidak diantisipasi akan menghilangkan peluang untuk meningkatkan layanan kepada masyarakat dalam jangka panjang.

Analisis isu-isu strategis dalam rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Bekasi dibuat dengan mempertimbangkan kondisi obyektif dan perkembangan yang terjadi di Kota Bekasi selama pelaksanaan pembangunan 5 (lima) tahun terakhir serta merupakan rencana dinas yang akan menentukan kinerja dinas dalam 3 (tiga) tahun ke depan. Metode

penetapan isu-isu strategis pelayanan Dinas Perhubungan dilakukan dengan metode pembobotan.

Isu isu strategis yang akan dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam 3 (tiga) tahun ke depan yaitu :

1. Kemacetan lalu lintas, adapun faktor yang mempengaruhinya tingkat pelayanan jalan (LOS) cukup rendah masih terdapat 24 titik kemacetan, tidak seimbangnya pertumbuhan jumlah kendaraan dengan penambahan jaringan jalan, fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka, traffic light) yang umur pakainya sudah lama sehingga memerlukan perbaikan / penggantian, Penyediaan lahan parkir yang memadai di beberapa titik rawan kemacetan dan penanganan serta penertiban parkir liar, peningkatan aplikasi teknologi informasi dan skema system manajemen transportasi perkotaan, kurangnya SDM MRL.
2. Belum optimalnya angkutan umum dan massal, faktor yang mempengaruhi fasilitas pendukung transportasi (terminal, halte) yang perlu penanganan lebih lanjut agar dapat memberikan kenyamanan bagi masyarakat pengguna jasa transportasi, keselamatan transportasi dengan pengujian kelaikan pengoperasian kendaraan umum dan barang disertai penyediaan alat uji kendaraan bermotor yang memadai serta belum adanya aplikasi teknologi informasi dalam pelayanan angkutan umum massal. Hal ini juga ditunjukkan dengan belum tercapainya indikator pada SDGs yaitu persentase pengguna moda transportasi umum di perkotaan

BAB IV

TUJUAN, DAN SASARAN DINAS PERHUBUNGAN

4.1. Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Dinas Perhubungan

A. Tujuan

Tujuan merupakan tahap yang utama dalam menentukan sebuah perencanaan strategis sehingga dalam pelaksanaannya akan terarah sesuai yang diinginkan, sedangkan sasaran menggambarkan hal yang ingin dicapai melalui tindakan - tindakan yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan sebuah perencanaan.

Tujuan diatas akan dilaksanakan Dinas Perhubungan Kota Bekasi sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya dengan merumuskan tujuan, yang mana tujuan adalah pernyataan yang berisi mengenai hal-hal yang perlu dilakukan guna dapat memecahkan masalah dan menangani isu - isu strategis yang ada.

Selaras dengan arah kebijakan nasional dan kebijakan daerah di bidang perhubungan maka tujuan yang hendak dicapai oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Mewujudkan keselamatan, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Mewujudkan pelayanan publik yang prima dan akuntabilitas kinerja yang akuntable.

B. Sasaran

Sasaran merupakan penjabaran dari tujuan secara terukur, yang merupakan suatu yang akan dicapai secara nyata oleh organisasi dalam jangka waktu tahunan, semesteran, triwulanan dan bulanan. Adapun sasaran yang ingin dicapai oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi adalah :

➤ Sasaran untuk tujuan 1 adalah :

1. Meningkatnya penanganan kemacetan lalu lintas;
2. Meningkatnya ketersediaan sarana dan prasarana perhubungan

➤ Sasaran untuk tujuan 2 adalah :

1. Meningkatnya kualitas pelayanan publik dan akuntabilitas kinerja

Dengan memperhatikan tujuan tersebut kemudian dirumuskan sasaran Dinas Perhubungan yang merupakan gambaran dari hasil yang ingin dicapai selama 3 (tiga) tahun kedepan dapat dilihat sebagaimana table dibawah ini.

Tabel 4.1

Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Pelayanan Dinas Perhubungan

No.	Tujuan	Sasaran	Indikator Tujuan/Sasaran	Target Kinerja Sasaran Pada Tahun Ke		
				2024	2025	2026
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	Mewujudkan keselamatan, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.	Meningkatnya Penanganan kemacetan lalu lintas	1 Persentase peningkatan titik Kemacetan yang tertangani	80	83	86
		Meningkatnya ketersediaan sarana dan prasarana perhubungan	2 Persentase Peningkatan sarana dan prasarana Perhubungan yang laik fungsi	9	9,5	10
2.	Mewujudkan pelayanan publik yang prima dan akuntabilitas kinerja yang akuntabel	Meningkatnya kualitas pelayanan publik dan akuntabilitas kinerja	3 Nilai Evaluasi AKIP	78,50	78,60	78,70

Sumber Dinas Perhubungan, 2022

Adapun formulasi perhitungan Indikator Sasaran yang menjadi Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024-2026 adalah sebagai berikut.

Tabel 4.2

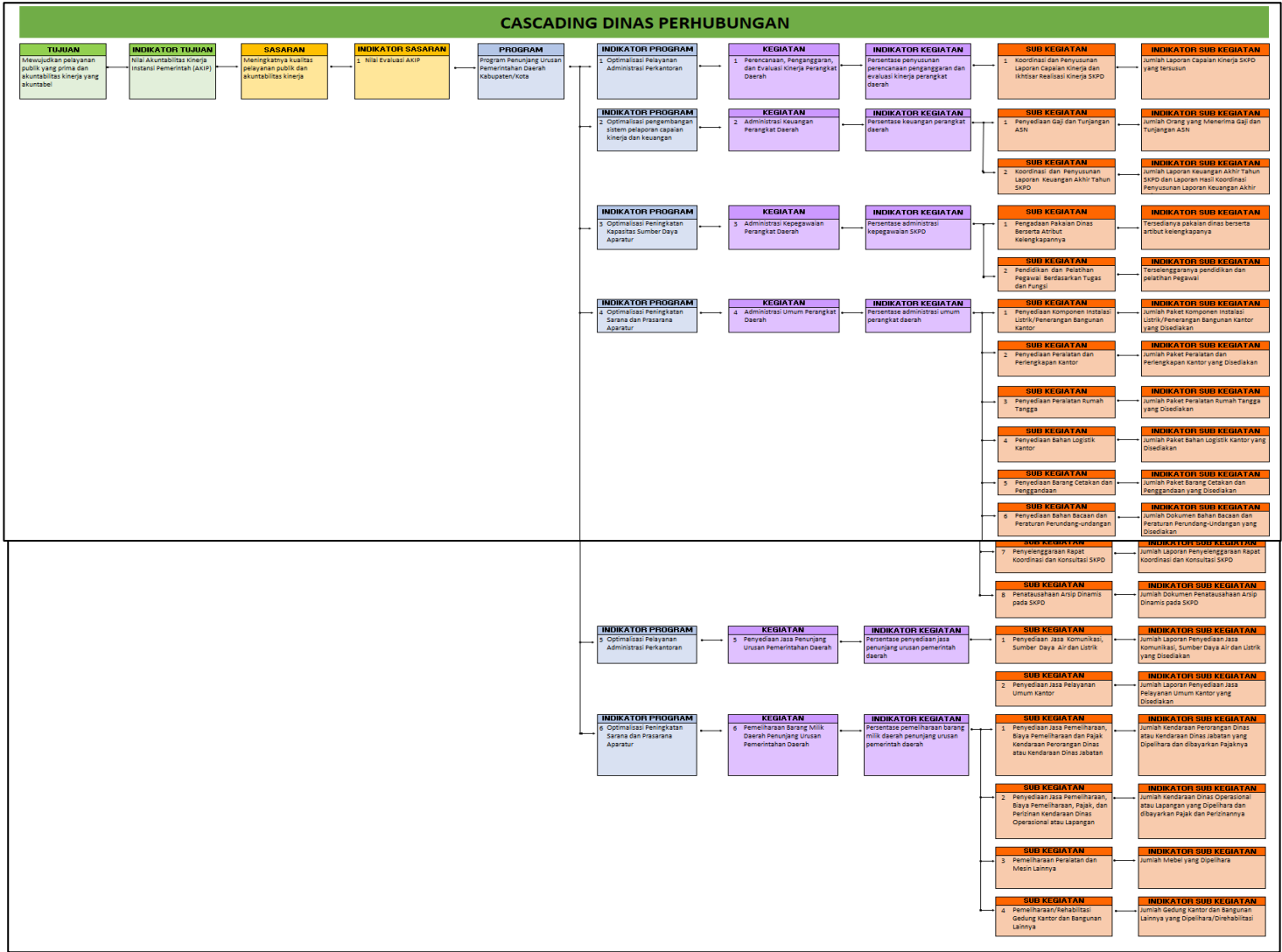
Indikator Kinerja Utama (IKU) Dinas Perhubungan

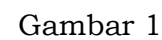
NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	PENJELASAN		
				ALASAN	FORMULASI / CARA PENGUKURAN	PENANGGUNG JAWAB
1	2	3	4	5	6	7
1	Meningkatnya penanganan kemacetan lalu lintas	Persentase Peningkatan titik kemacetan yang tertangani	%	Tingkat kelancaran lalu lintas yang belum tertangani secara maksimal bahkan bertambah akibat dari pertumbuhan kota	Jumlah titik kemacetan yang sudah tertangani dibagi jumlah titik kemacetan dikali 100%	1. Bidang Teknik Lalu Lintas
						2. Bidang Pengendalian dan Operasional
2	Meningkatnya ketersediaan sarana dan prasarana perhubungan	Persentase Peningkatan sarana dan prasarana Perhubungan yang laik fungsi	%	Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan	Jumlah fasilitas sarana dan prasarana perhubungan yang tersedia dibagi jumlah prasarana dan sarana yang dibutuhkan dikali 100%	3. Bidang Prasarana

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA	SATUAN	PENJELASAN		
				ALASAN	FORMULASI / CARA PENGUKURAN	PENANGGUNG JAWAB
1	2	3	4	5	6	7
				keamanan, keselamatan ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah		4. Bidang Angkutan dan Terminal
3	Meningkatnya kualitas pelayanan publik dan akuntabilitas kinerja	Nilai AKIP Dishub	Nilai	Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 Tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dan bahwa dalam rangka peningkatan kinerja dan penguatan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah, perlu dilakukan evaluasi AKIP untuk mrngetahui sejauh mana implementasi SAKIP suatu instansi/unit kerja. Hasil evaluasi AKIP ini dinyatakan dalam suatu Nilai peringkat.	LHE SAKIP oleh APIP berdasarkan ketentuan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 53 Tahun 2014 Tentang Petunjuk Teknis Penyusunan Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.	Sekretariat

Sumber Dinas Perhubungan, 2022

Adapun Cascading) Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024-2026 adalah sebagai berikut.





BAB V

STRATEGI DAN ARAH KEBIJAKAN

Pengembangan sistem transportasi Kota Bekasi akan terpenuhi apabila adanya suatu kebijakan serta program yang tepat dan berkesinambungan. Pengembangan infrastruktur transportasi jalan juga dilakukan dengan peningkatan kuantitas, kemantapan infrastruktur yang telah ada serta melanjutkan pembangunan infrastruktur strategis yang telah dilakukan pada tahap sebelumnya. Pembangunan infrastruktur transportasi terutama jalan sebagai aksesibilitas masyarakat kota diarahkan pada peningkatan kualitas jalan dengan pola penanganan yang terpadu.

Didalam mencapai tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan merumuskan beberapa strategi yang bertujuan mengatasi persoalan sistem transportasi, strategi yang dirumuskan sebagai berikut :

- a. Pembentukan instrument kebijakan *Transport Demand Management* (TDM) dalam mengurangi kendaraan pribadi
- b. Optimalisasi manajemen transportasi kota (penanganan kemacetan, penataan persimpangan);
- c. Melakukan kerjasama dengan SKPD dan instansi terkait dalam hal koordinasi dan pelaksanaan pengaturan/penanganan titik kemacetan;
- d. Meningkatkan penyediaan informasi lalu lintas.
- e. Peningkatan pengendalian dan pengamanan serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.
- f. Mengoptimalkan penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor.
- g. Pengembangan prasarana dan sarana angkutan umum massal
- h. Pengembangan simpul berbasis integrasi antar moda (Park n ride)
- i. Pembuatan Perda baru tentang retribusi ijin trayek dan SIPA guna meningkatkan PAD Kota Bekasi;
- j. Meningkatkan prasarana dan sarana transportasi.

Kebijakan Dinas Perhubungan dalam pembangunan Kota Bekasi dan penyelenggaraan lalu lintas meliputi hal-hal sebagai berikut :

- a. Menerapkan konsep *Transport Demand Management* (TDM) dalam mengurangi kendaraan pribadi;
- b. Pemeliharaan prasarana dan sarana LLAJ;

- c. Penempatan petugas pengatur lalu lintas pada daerah rawan kemacetan;
- d. Pengembangan sistem layanan cepat tanggap penanganan sampah, jalan, saluran, PJU dan kemacetan berbasis IT;
- e. Pengurangan hambatan samping pada jaringan jalan;
- f. Peningkatan penyediaan prasarana dan sarana lalu lintas;
- g. Penerapan penggunaan teknologi informasi pada rekayasa lalu lintas seperti (ITS-ATCS);
- h. Melakukan operasi gabungan penegakan UU LLAJ;
- i. Penertiban dan penegakan hukum secara konsisten pada pelanggaran lalu lintas;
- j. Penyediaan angkutan umum massal (Transpatriot);
- k. Pengintegrasian guna lahan dan jaringan transportasi umum;
- l. Pembangunan gedung *commuter smart parking* (stasiun KA dan LRT);
- m. Pembangunan sarana transportasi *city tourism*.
- n. Pengembangan dan peningkatan terminal

Metode dalam menentukan strategi dan kebijakan Dinas Perhubungan dilakukan dengan menggunakan metode analisis SWOT. Sejalan dengan hal tersebut diatas maka tersusun matrik strategi dan kebijakan Dinas Perhubungan dapat dilihat sebagaimana table berikut.

Tabel 5.1
Tujuan, Sasaran, Strategi dan Kebijakan

Tujuan	Sasaran	Strategi	Arah Kebijakan
Mewujudkan keselamatan, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.	Meningkatnya Penanganan kemacetan lalu lintas	a. Pembentukan instrument kebijakan Transport Demand Management (TDM) dalam mengurangi kendaraan pribadi	a. Menerapkan konsep Transport Demand Management (TDM) dalam mengurangi kendaraan pribadi
		b. Optimalisasi manajemen transportasi kota (penanganan	b. Penempatan petugas pengatur lalu lintas pada

Tujuan	Sasaran	Strategi	Arah Kebijakan
		kemacetan,penataan persimpangan);	daerah rawan kemacetan c. Pengembangan sistem layanan cepat tanggap penanganan sampah, jalan, saluran, PJU dan kemacetan berbasis IT
		c. Melakukan kerjasama dengan SKPD dan instansi terkait dalam hal koordinasi dan pelaksanaan pengaturan/penanganan titik kemacetan;	Pengurangan hambatan samping pada jaringan jalan
		d. Meningkatkan penyediaan informasi lalu lintas	a. Peningkatan penyediaan prasarana dan sarana lalu lintas b. Penerapan penggunaan teknologi informasi pada rekayasa lalu lintas seperti (ITS-ATCS)
		e. Peningkatan pengendalian dan pengamanan serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan	a. Melakukan operasi gabungan penegakan UU LLAJ b. Penertiban dan penegakan hukum secara konsisten pada pelanggaran lalu lintas
		f. Sosialisasi tertib lalu lintas	Melakukan sosialisasi tertib lalu lintas

Tujuan	Sasaran	Strategi	Arah Kebijakan
	Meningkatnya ketersediaan sarana dan prasarana perhubungan	a. Mengembangkan sistem transportasi perkotaan.	a. Penyediaan angkutan publik massal yang terintegrasi. b. Pengembangan Transportasi massal melalui BUMD
		b. Pengembangan simpul berbasis integrasi antar moda (<i>Park n ride</i>)	Pengintegrasian guna lahan dan jaringan transportasi umum
		c. Mengoptimalkan penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor	Peningkatan pelayanan pengujian kendaraan bermotor
		d. Meningkatkan prasarana dan sarana perhubungan e. Mengembangkan kawasan TOD	a. Pembangunan gedung <i>commuter smart parking</i> (stasiun KA dan LRT) b. Cakupan kawasan TOD terbangun c. Pengembangan dan peningkatan terminal
Mewujudkan pelayanan publik yang prima dan akuntabilitas kinerja yang akuntabel	Meningkatnya kualitas pelayanan publik dan akuntabilitas kinerja	Meningkatkan kualitas dan keprofesionalan aparat Dinas Perhubungan melalui peningkatan kualifikasi pendidikan dan pelatihan	a. Peningkatan kapasitas dan kualitas pelayanan perhubungan melalui peningkatan pendidikan SDM Perhubungan b. Tersedianya administrasi perkantoran dan sarana prasarana penunjang penyelenggaraan pemerintahan

Tujuan	Sasaran	Strategi	Arah Kebijakan
			Pengembangan dan pemanfaatan aplikasi berbasis teknologi informasi dan komunikasi

Sumber : Dinas Perhubungan, 2022

BAB VI

RENCANA PROGRAM DAN KEGIATAN SERTA PENDANAAN

Dalam upaya mewujudkan program-program kerja yang akan dilaksanakan, maka dengan segenap kemampuan yang ada, Dinas Perhubungan telah menyusun rencana strategis dinas yang akan menjadi pedoman bagi kegiatan program sektor perhubungan.

Perencanaan ini dibuat secara partisipatif, dengan mengupayakan semaksimal mungkin dapat memfasilitasi segenap aspirasi stakeholder (pihak yang terkait dan berkepentingan). Ruang lingkup perencanaan Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Bekasi ini bersifat makro dan mendukung pencapaian target dan sasaran serta visi dan misi Kota Bekasi secara keseluruhan.

Untuk menjamin keberhasilan implementasi renstra ini, maka perlu dilakukan hal-hal seperti berikut ini:

1. Penetapan status hukum naskah perencanaan ini, sehingga implementasinya bersifat mengikat dan konsekuensinya dapat dipertanggung jawabkan;
2. Pengkomunikasian / sosialisasi rencana strategis ke semua pihak yang terlibat secara intensif dan berkelanjutan untuk meningkatkan komitmen dan motivasi seluruh pihak untuk melaksanakan rencana strategis yang telah dibuat. Sosialisasi ini penting untuk mendukung keberhasilan implementasi renstra ini dan untuk meningkatkan rasa tanggung jawab terhadap pencapaian sasaran dan target yang telah ditetapkan di dalam renstra yang sudah dibuat;
3. Pelaksanaan program dan kegiatan indikatif yang telah dirumuskan oleh seluruh aparat dan komponen stakeholder yang terkait dan relevan secara disiplin dalam artian semua aktifitas yang dilakukan oleh semua pihak tidak boleh menyimpang dari rencana strategis yang sudah ditetapkan untuk memastikan pencapaian tujuan akhir organisasi. Oleh karena itu perlunya komunikasi dan sosialisasi renstra ke semua pihak untuk memastikan semua pihak berjalan ke arah yang sama sesuai dengan rencana strategis yang telah dibuat;
4. Pengukuran pencapaian sasaran dan target yang telah ditetapkan di rencana strategis ini secara continued untuk mengetahui tingkat keberhasilan pelaksanaan rencana strategis yang telah dibuat;

5. Pengevaluasian, pengkajian hasil pengukuran pencapaian sasaran dan target yang telah ditetapkan untuk melakukan penilaian terhadap kinerja dari seluruh aparat dan jika perlu dilakukan penyesuaian terhadap rencana strategis untuk menjamin pencapaian sasaran dan tujuan organisasi.

Program dan kegiatan yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan merupakan penjabaran dari tujuan, sasaran, strategi dan kebijakan yang telah disampaikan dalam bab sebelumnya, adapun program dan kegiatan tahun 2024 – 2026 berdasarkan (nomenklatur baru berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-3708 Tahun 2020 tentang Hasil Verifikasi dan Validasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah) sebagai berikut.

Tabel.6.1

Rencana Program, Kegiatan, dan Pendanaaan Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024-2026
(nomenklatur baru berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 050-5889 Tahun 2021)

TUJUAN		SASARAN		KODE (Urusan/Bid.Urusan/Program)				NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA		INDIKATOR KINERJA TUJUAN (IKT, SASARAN (IKS), PROGRAM (IKP/OUTCOME), DAN KEGIATAN (OUTPUT)		DATA CAPAIAN PADA TAHUN AWAL PERENCANAAN (2023)		TARGET KINERJA DAN KERANKA PENDANAAN								UNIT KERJA PENANGGUNG JAWAB	LOKASI		
														/Kegiatan				PERMENDAGRI NOMOR 90 TAHUN 2019						2024	
				/Sub.Kegiatan)																					
								TARGET	PAGU (Rp)					TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)						
1		2		3				4		5		6		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
1	Meningkatkan ketersediaan prasarana dan sarana perhubungan.																								
		1	Meningkatnya Penanganan kemacetan lalu lintas							1.1	Persentase peningkatan titik Kemacetan yang tertangani			80		83		86							
		2	Meningkatnya ketersediaan sarana dan prasarana perhubungan							2.1	Persentase Peningkatan sarana dan prasarana Perhubungan yang laik fungsi			5		10		15							
					2	15	2			Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)		Persentase ruas jalan yang memenuhi kelancaran jalan	91.7%	92	53.266.442.932	92.5	59.003.087.225	93	67.163.395.948	93	179.432.926.105				
					2	15	2	2.01		Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota		Persentase Pelaksanaan Rencana Jaringan Jalan LLAJ di Kota Bekasi		100	42.866.442.932	100	46.603.087.225	100	51.763.395.948	100	141.232.926.105				
					2	15	2	2.01	1	Pelaksanaan Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/ Kota		Jumlah Dokumen Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota		1	500.000.000		1	500.000.000	2	1.000.000.000					
					2	15	2	2.01	3	Pengendalian Pelaksanaan Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/ Kota		Jumlah Laporan Pengendalian Rencana Induk Jaringan LLAJ Kabupaten/Kota		12	42.366.442.932	12	46.603.087.225	12	51.263.395.948	36	140.232.926.105	Bid Dalops	Kota Bekasi		
					2	15	2	2.02		Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota		Persentase Perlengkapan Jalan yang tersedia		100	10.400.000.000	100	12.400.000.000	100	15.400.000.000	100	38.200.000.000				
					2	15	2	2.02	2	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/ Kota		Jumlah Perlengkapan Jalan di Jalan Kabupaten/Kota yang Tersedia		52	5.000.000.000	65	6.000.000.000	70	7.500.000.000	187	18.500.000.000	Bid Lalin	Kota Bekasi		

TUJUAN		SASARAN		KODE (Urusan/Bid.Urusan/Program)				NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA		INDIKATOR KINERJA TUJUAN (IKT), SASARAN (IKS), PROGRAM (IKP/OUTCOME), DAN KEGIATAN (OUTPUT)		DATA CAPAIAN PADA TAHUN AWAL PERENCANAAN (2023)		TARGET KINERJA DAN KERANKA PENDANAAN								UNIT KERJA PENANGGUNG JAWAB	LOKASI
				/Kegiatan				PERMENDAGRI NOMOR 90 TAHUN 2019						2024		2025		2026		KONDISI KINERJA PADA AKHIR PERIODE RENSTRA			
1		2		3				4		5		6		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
				2	15	2	2.02	3	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Jalan		Jumlah Prasarana Jalan yang Terehabilitasi dan Terpelihara			14	230.000.000	14	276.000.000	20	331.200.000	48	837.200.000	Bid prasarana	Kota Bekasi
				2	15	2	2.02	4	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan		Jumlah Perlengkapan Jalan yang Terehabilitasi dan Terpelihara			40	5.000.000.000	45	6.000.000.000	50	7.500.000.000	135	18.500.000.000	Bid Lalin	Kota Bekasi
											Persentase penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas	11,7		12	8.100.000.000	13	9.700.000.000	14	10.650.000.000	14	28.450.000.000		
				2	15	2	2.06		Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Untuk Jaringan Jalan Kabupaten/ Kota		Persentase Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas			100	7.800.000.000	100	9.300.000.000	100	10.150.000.000	100	27.250.000.000		
				2	15	2	2.06	1	Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Untuk Jaringan Jalan Kabupaten/ Kota		Jumlah Laporan Penataan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Kabupaten/Kota			2	450.000.000	2	500.000.000	3	550.000.000	7	1.500.000.000	Bid Dalops	Kota Bekasi
				2	15	2	2.06	2	Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan Dalam Rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas		Jumlah Pengadaan, Pemasangan, Perbaikan dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan dalam rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas			5	4.850.000.000	6	6.000.000.000	5	6.600.000.000	16	17.450.000.000	Bid. Lalin/Bid Dalops	Kota Bekasi
				2	15	2	2.06	4	Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Kabupaten/ Kota		Jumlah Laporan Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Kabupaten/Kota			2	2.500.000.000	2	2.800.000.000	2	3.000.000.000	6	8.300.000.000	Bid Dalops	Kota Bekasi
				2	15	2	2.08		Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan		Persentase pembinaan, pengendalian dan penindakan lalu lintas			100	300.000.000	100	400.000.000	100	500.000.000	100	1.200.000.000		
				2	15	2	2.08	5	Pelaksanaan Inspeksi,Audit dan Pemantauan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum		Jumlah Laporan Inspeksi, Audit dan Pemantauan Pemenuhan Persyaratan Penyelenggaraan Kompetensi pegemudi Kendaraan Bermotor Kabupaten/Kota			1	300.000.000	1	400.000.000	1	500.000.000	3	1.200.000.000	Bid Dalops	Kota Bekasi
											Persentasen Peningkatan Layanan Angkutan Umum Massal	70		72		75		80		80	-		

TUJUAN	SASARAN	KODE (Urusan/Bid.Urusan/Program)				NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA		INDIKATOR KINERJA TUJUAN (IKT), SASARAN (IKS), PROGRAM (IKP/OUTCOME), DAN KEGIATAN (OUTPUT)	DATA CAPAIAN PADA TAHUN AWAL PERENCANAAN (2023)	TARGET KINERJA DAN KERANKA PENDANAAN								UNIT KERJA PENANGGUNG JAWAB	LOKASI			
		/Kegiatan				PERMENDAGRI NOMOR 90 TAHUN 2019				2024		2025		2026		KONDISI KINERJA PADA AKHIR PERIODE RENSTRA						
1	2	3				4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16				
				2	15	2	2.09		Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/ atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/ Kota		Persentase Peningkatan layanan angkutan umum massal		100	7.500.000.000	100	7.200.000.000	100	7.200.000.000	100	21.900.000		
				2	15	2	2.09	1	Penyediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/ atau Barang antar Kota dalam 1 (satu) Daerah Kabupaten/ Kota		Jumlah Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota yang Tersedia		9	7.000.000.000	9	7.000.000.000	9	7.000.000.000	27	21.000.000.000	Bid angkutan	Kota Bekasi
				2	15	2	2.09	2	Pengendalian dan Pengawasan Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Kabupaten/Kota		Jumlah Laporan Pengendalian dan Pengawasan Ketersediaan Angkutan Umum untuk Jasa Angkutan Orang dan/atau Barang Antar Kota dalam 1 (Satu) Kabupaten/Kota		2	500.000.000	2	200.000.000	2	200.000.000	6	600.000.000	Bid angkutan	Kota Bekasi
				2	15	2	2.10		Penetapan Kawasan Perkotaan untuk Pelayanan Angkutan Perkotaan yang Melampaui Batas 1 (Satu) Daerah Kabupaten/Kota		Persentase Pelayanan Angkutan Perkotaan		100	150.000.000	100	200.000.000	100	250.000.000	100	600.000.000		
				2	15	2	2.10	2	Sosialisasi dan Uji Coba Pelaksanaan Kebijakan Penetapan Kawasan Perkotaan untuk Angkutan Perkotaan Kewenangan Kabupaten/Kota		Jumlah Dokumen Sosialisasi dan Uji Coba Pelaksanaan Kebijakan Penetapan Kawasan Perkotaan untuk Angkutan Perkotaan Kewenangan Kabupaten/Kota		2	150.000.000	2	200.000.000	2	250.000.000	6	600.000.000	Bid Dalops	Kota Bekasi
											Persentasen Peningkatan Fasilitas prasarana penunjang transportasi	70	70		85		90		90	-		
				2	15	2	2.03		Pengelolaan Terminal Penumpang Tipe C		Persentase Peningkatan Pelayanan Terminal		100	200.000.000	100	200.000.000	100	200.000.000	100	600.000.000		
				2	15	2	2.03	4	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Terminal (Fasilitas Utama dan Pendukung)		Jumlah Terminal (Fasilitas Utama dan Pendukung) yang Direhabilitasi dan Dipelihara		2	200.000.000	2	200.000.000	2	200.000.000	6	600.000.000	Bid angkutan	Kota Bekasi

TUJUAN	SASARAN	KODE (Urusan/Bid.Urusan/Program)							NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA	INDIKATOR KINERJA TUJUAN (IKT), SASARAN (IKS), PROGRAM (IKP/OUTCOME), DAN KEGIATAN (OUTPUT)	DATA CAPAIAN PADA TAHUN AWAL PERENCANAAN (2023)	TARGET KINERJA DAN KERANKA PENDANAAN								UNIT KERJA PENANGGUNG JAWAB	LOKASI	
		/Kegiatan										2024		2025		2026		KONDISI KINERJA PADA AKHIR PERIODE RENSTRA				
1		2		3					4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				2	15	2	2.04		Penerbitan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir		Persentase Pelaksanaan Penertiban Parkir		100	1.674.768.600	100	1.809.722.320	100	1.971.666.784	100	5.456.157.704		
				2	15	2	2.04	2	Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir Kewenangan Kabupaten/ Kota		Jumlah Laporan Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan dan Terbangunnya Fasilitas Parkir Kewenangan Kabupaten/Kota		1	674.768.600	1	809.722.320	1	971.666.784	3	2.456.157.704	Bid prasarana	Kota Bekasi
				2	15	2	2.04	1	Fasilitasi Pemenuhan Persyaratan Perolehan Izin Penyelenggaraan dan Pembangunan Fasilitas Parkir Kewenangan Kabupaten/Kota dalam Sistem Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik		Jumlah Laporan Koordinasi dan Sinkronisasi Pengawasan Pelaksanaan Izin Penyelenggaraan dan Terbangunnya Fasilitas Parkir Kewenangan Kabupaten/Kota		1	1.000.000.000	1	1.000.000.000	1	1.000.000.000	3	3.000.000.000	Bid prasarana	Kota Bekasi
											Jumlah kendaraan yang wajib uji yang melakukan uji kendaraan bermotor	68.000	69.000		70.000		71.000		71.000	-		
				2	15	2	2.05		Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Persentase kendaraan yang laik jalan		100	9.257.123.960	100	4.508.548.752	100	5.410.258.502	100	19.175.931.214		
				2	15	2	2.05	1	Penyediaan Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Jumlah Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor yang Tersedia		30	10.433.623.960	30	10.520.348.752	30	10.624.418.502	90	31.578.391.214	Bid prasarana	Kota Bekasi
				2	15	2	2.05	2	Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Manusia Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Jumlah Sumber Daya Manusia Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor yang Ditingkatkan Kapasitasnya		10	200.000.000	10	200.000.000	10	200.000.000	30	600.000.000		
				2	15	2	2.05	3	Registrasi Kendaraan Wajib Uji Berkala Kendaraan Bermotor		Jumlah Kendaraan Wajib Uji Berkala Kendaraan Bermotor yang Terdaftar		60.000	326.000.000	60.000	371.200.000	60.000	425.440.000	180000	1.122.640.000	Bid prasarana	Kota Bekasi
				2	15	2	2.05	4			Jumlah Dokumen Bukti Lulus Uji Pengujian		1	1.437.500.000	1	1.725.000.000	1	2.070.000.000	3	5.232.500.000	Bid prasarana	Kota Bekasi

TUJUAN		SASARAN		KODE (Urusan/Bid.Urusan/Program)					NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA		INDIKATOR KINERJA TUJUAN (IKT), SASARAN (IKS), PROGRAM (IKP/OUTCOME), DAN KEGIATAN (OUTPUT)		DATA CAPAIAN PADA TAHUN AWAL PERENCANAAN (2023)		TARGET KINERJA DAN KERANKA PENDANAAN								UNIT KERJA PENANGGUNG JAWAB	LOKASI
															2024				2025		2026			
				2024		2025		2026		KONDISI KINERJA PADA AKHIR PERIODE RENSTRA														
															TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)		
1		2		3					4		5		6		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
									Penyediaan Bukti Lulus Uji Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Berkala Kendaraan Bermotor													
					2	15	2	2.05	5	Sosialisasi Standar Operasional Prosedur Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Jumlah LaporanSosialisasi Standar Operasional Prosedur Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		1	200.000.000	1	200.000.000	1	200.000.000	3	600.000.000	Bid prasarana	Kota Bekasi	
					2	15	2	2.05	6	Identifikasi dan Analisis Potensi Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji		Jumlah Laporan Identifikasi dan Analisis Potensi Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji		1	200.000.000	1	200.000.000	1	200.000.000	3	600.000.000	Bid prasarana	Kota Bekasi	
					2	15	2	2.05	7	Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Jumlah Sarana dan Prasarana Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor yang Terpelihara		9	450.000.000	9	500.000.000	9	500.000.000	27	1.450.000.000	Bid prasarana	Kota Bekasi	
					2	15	2	2.05	8	Koordinasi Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Jumlah Laporan Koordinasi Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		1	200.000.000	1	200.000.000	1	200.000.000	3	600.000.000	Bid prasarana	Kota Bekasi	
					2	15	2	2.05	9	Penetapan Tarif Retribusi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Jumlah Laporan Penetapan Tarif Retribusi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		1	200.000.000	1	200.000.000	1	200.000.000	3	600.000.000	Bid prasarana	Kota Bekasi	
					2	15	2	2.05	10	Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor		1	200.000.000	1	200.000.000	1	200.000.000	3	600.000.000	Bid prasarana	Kota Bekasi	
2	Mewujudkan pelayanan publik yang prima dan akuntabilitas kinerja yang akuntabel																							
		1	Meningkatnya kualitas pelayanan								1.1	Nilai Evaluasi AKIP	A	78,50		78,60		78,70		78,70				

TUJUAN		SASARAN		KODE (Urusan/Bid.Urusan/Program)					NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA		INDIKATOR KINERJA TUJUAN (IKT), SASARAN (IKS), PROGRAM (IKP/OUTCOME), DAN KEGIATAN (OUTPUT)		DATA CAPAIAN PADA TAHUN AWAL PERENCANAAN (2023)		TARGET KINERJA DAN KERANKA PENDANAAN								UNIT KERJA PENANGGUNG JAWAB	LOKASI
															2024		2025		2026		KONDISI KINERJA PADA AKHIR PERIODE RENSTRA			
				TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)	TARGET													PAGU (Rp)	
1		2		3					4		5		6		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
			publik dan akuntabilitas kinerja																					
									PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH KABUPATEN/KOTA		Optimalisasi Pelayanan Administrasi Perkantoran	100	100			100		100		100				
					2	15	1	2.01	Perencanaan, Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah		Persentase penyusunan perencanaan penganggaran dan evaluasi kinerja perangkat daerah		100	30.000.000	100	30.000.000	100	30.000.000	100	90.000.000				
					2	15	1	2.01	6	Koordinasi dan Penyusunan Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD		Jumlah Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD dan Laporan Hasil Koordinasi Penyusunan Laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi Kinerja SKPD		5	30.000.000	5	30.000.000	5	30.000.000	15	90.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
											Optimalisasi pengembangan sistem pelaporan capaian kinerja dan keuangan	100	100			100		100		100				
					2	15	1	2.02	Administrasi Keuangan Perangkat Daerah		Persentase keuangan perangkat daerah		100	26.752.674.000	100	26.752.674.000	100	26.752.674.000	100	80.258.022.000				
					2	15	1	2.02	1	Penyediaan Gaji dan Tunjangan ASN		Jumlah Orang yang Menerima Gaji dan Tunjangan ASN		2506	26.722.674.000	2506	26.722.674.000	2506	26.722.674.000	7518	80.168.022.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
					2	15	1	2.02	5	Koordinasi dan Penyusunan Laporan Keuangan Akhir Tahun SKPD		Jumlah Laporan Keuangan Akhir Tahun SKPD dan Laporan Hasil Koordinasi Penyusunan Laporan Keuangan Akhir Tahun SKPD		1	30.000.000	1	30.000.000	1	30.000.000	3	90.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
											Optimalisasi Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Aparatur	100	100			100		100		100				
					2	15	1	2.05	Administrasi Kepegawaian Perangkat Daerah		Persentase administrasi kepegawaian SKPD		100	840.000.000	100	650.000.000	100	700.000.000	100	2.190.000.000				

TUJUAN	SASARAN			KODE (Urusan/Bid.Urusan/Program)				NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA		INDIKATOR KINERJA TUJUAN (IKT), SASARAN (IKS), PROGRAM (IKP/OUTCOME), DAN KEGIATAN (OUTPUT)	DATA CAPAIAN PADA TAHUN AWAL PERENCANAAN (2023)	TARGET KINERJA DAN KERANKA PENDANAAN								UNIT KERJA PENANGGUNG JAWAB	LOKASI												
				/Kegiatan				PERMENDAGRI NOMOR 90 TAHUN 2019				2024		2025		2026		KONDISI KINERJA PADA AKHIR PERIODE RENSTRA															
/Sub.Kegiatan)				TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)	TARGET	PAGU (Rp)																						
1				2				3				4				5				6				7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
				2	15	1	2.05	2	Pengadaan Pakaian Dinas Berserta Atribut Kelengkapannya		Jumlah Paket Pakaian Dinas beserta Atribut Kelengkapan		1	720.000.000	1	500.000.000	1	600.000.000	3	1.820.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
				2	15	1	2.05	9	Pendidikan dan Pelatihan Pegawai Berdasarkan Tugas dan Fungsi		Jumlah Pegawai Berdasarkan Tugas dan Fungsi yang Mengikuti Pendidikan dan Pelatihan		6	120.000.000	8	150.000.000	5	100.000.000	19	370.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
											Optimalisasi Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur	100	100		100		100		100														
				2	15	1	2.06		Administrasi Umum Perangkat Daerah		Persentase administrasi umum perangkat daerah		100	1.800.000.000	100	1.950.000.000	100	2.125.000.000	100	5.875.000.000													
				2	15	1	2.06	1	Penyediaan Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan Kantor		Jumlah Paket Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan Kantor yang Disediakan		1	50.000.000	1	50.000.000	1	50.000.000	3	150.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
				2	15	1	2.06	2	Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor		Jumlah Paket Peralatan dan Perlengkapan Kantor yang Disediakan		1	150.000.000	1	150.000.000	1	150.000.000	3	450.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
				2	15	1	2.06	3	Penyediaan Peralatan Rumah Tangga		Jumlah Paket Peralatan Rumah Tangga yang Disediakan		1	50.000.000	1	100.000.000	1	125.000.000	3	275.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
				2	15	1	2.06	4	Penyediaan Bahan Logistik Kantor		Jumlah Paket Bahan Logistik Kantor yang Disediakan		1	1.100.000.000	1	1.200.000.000	1	1.350.000.000	3	3.650.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
				2	15	1	2.06	5	Penyediaan Barang Cetakan dan Penggandaan		Jumlah Paket Barang Cetakan dan Penggandaan yang Disediakan		1	200.000.000	1	200.000.000	1	200.000.000	3	600.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
				2	15	1	2.06	6	Penyediaan Bahan Bacaan dan Peraturan Perundang-undangan		Jumlah Dokumen Bahan Bacaan dan Peraturan Perundang-Undangan yang Disediakan		1	50.000.000	1	50.000.000	1	50.000.000	3	150.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
				2	15	1	2.06	9	Penyelenggaraan Rapat Koordinasi dan Konsultasi SKPD		Jumlah Laporan Penyelenggaraan Rapat Koordinasi dan Konsultasi SKPD		1	150.000.000	1	150.000.000	1	150.000.000	3	450.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
				2	15	1	2.06	10	Penatausahaan Arsip Dinamis pada SKPD		Jumlah Dokumen Penatausahaan Arsip Dinamis pada SKPD		1	50.000.000	1	50.000.000	1	50.000.000	3	150.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi											
											Optimalisasi Pelayanan Administrasi Perkantoran	100	100		100		100		100														

TUJUAN		SASARAN		KODE (Urusan/Bid.Urusan/Program)				NOMENKLATUR URUSAN KABUPATEN/KOTA		INDIKATOR KINERJA TUJUAN (IKT), SASARAN (IKS), PROGRAM (IKP/OUTCOME), DAN KEGIATAN (OUTPUT)		DATA CAPAIAN PADA TAHUN AWAL PERENCANAAN (2023)		TARGET KINERJA DAN KERANKA PENDANAAN								UNIT KERJA PENANGGUNG JAWAB	LOKASI
				/Kegiatan				PERMENDAGRI NOMOR 90 TAHUN 2019						2024		2025		2026		KONDISI KINERJA PADA AKHIR PERIODE RENSTRA			
1		2		3				4		5		6		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
				2	15	1	2.08		Penyediaan Jasa Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah		Persentase penyediaan jasa penunjang urusan pemerintah daerah		100	25.700.000.000	100	25.700.000.000	100	25.700.000.000	100	77.100.000.000			
				2	15	1	2.08	2	Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik		Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Komunikasi, Sumber Daya Air dan Listrik yang Disediakan		1	2.200.000.000	1	2.200.000.000	1	2.200.000.000	3	6.600.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
				2	15	1	2.08	4	Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor		Jumlah Laporan Penyediaan Jasa Pelayanan Umum Kantor yang Disediakan		12	23.500.000.000	12	23.500.000.000	12	23.500.000.000	36	70.500.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
											Optimalisasi Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur	100	100		100		100		100				
				2	15	1	2.09		Pemeliharaan Barang Milik Daerah Penunjang Urusan Pemerintahan Daerah		Persentase pemeliharaan barang milik daerah penunjang urusan pemerintah daerah		100	950.000.000	100	1.070.000.000	100	1.180.000.000	100	3.200.000.000			
				2	15	1	2.09	1	Penyediaan Jasa Pemeliharaan, Biaya Pemeliharaan, dan Pajak Kendaraan Perorangan Dinas atau Kendaraan Dinas Jabatan		Jumlah Kendaraan Perorangan Dinas atau Kendaraan Dinas Jabatan yang Dipelihara dan dibayarkan Pajaknya		8	150.000.000	9	180.000.000	9	180.000.000	26	510.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
				2	15	2	2.09	2	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		150	800.000.000	156	890.000.000	170	1.000.000.000	476	2.690.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
				2	15	3	2.09	6	Pemeliharaan Peralatan dan Mesin Lainnya		Jumlah Mebel yang Dipelihara		50	100.000.000	50	100.000.000	50	100.000.000	150	300.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
				2	15	4	2.09	9	Pemeliharaan/Rehabilitasi Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya		Jumlah Gedung Kantor dan Bangunan Lainnya yang Dipelihara/Direhabilitasi		2	150.000.000	2	150.000.000	2	150.000.000	6	450.000.000	Sekretariat	Kota Bekasi	
													141.561.009.492		149.292.032.297		159.392.595.234		450.245.637.023				

BAB VII

KINERJA PENYELENGGARAAN BIDANG URUSAN

Indikator kinerja adalah kunci utama yang harus dilaksanakan dan dilakukan pengukuran setiap tahun guna mengetahui tingkat keberhasilan capaian. Penyusunan indikator kinerja Dinas Perhubungan mengacu pada tujuan dan sasaran RPD dilakukan dengan melakukan review terhadap tujuan dan sasaran dalam RPD untuk selanjutnya dilakukan identifikasi bidang pelayanan dalam tugas dan fungsi Perangkat Daerah yang berkontribusi langsung pada pencapaian tujuan dan sasaran dalam RPD yang sekaligus menunjukkan kinerja yang akan dicapai dinas selama 3 (tiga) tahun kedepan.

Adapun indikator kinerja Dinas Perhubungan yang mengacu pada tujuan dan Sasaran RPD Kota Bekasi, dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 7.1.

Indikator Kinerja Dinas Perhubungan yang Mengacu pada Tujuan dan Sasaran RPD

No	Indikator Tujuan/Sasaran	Target Kinerja Sasaran Pada Tahun Ke		
		2024	2025	2026
	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Persentase peningkatan titik Kemacetan yang tertangani	80	83	86
2	Persentase Peningkatan sarana dan prasarana Perhubungan yang laik fungsi	9	9,5	10
3	Nilai Evaluasi AKIP	78,50	78,60	78,70

Sumber : Dinas Perhubungan, 2022

BAB VIII

PENUTUP

8.1 Kaidah Pelaksanaan Umum

Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan Kota Bekasi merupakan dokumen perencanaan 3 (tiga) tahunan yang memuat tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program dan kegiatan yang disusun sesuai dengan tugas dan fungsinya serta berpedoman pada RPD yang bersifat indikatif, yang menjadi pedoman dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi untuk rentang waktu 3 (tiga) tahunan serta sebagai acuan dan pedoman dalam penyusunan Rencana Kerja (Renja) Tahunan.

Sehubungan dengan implementasi Renstra Dinas Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024-2026, maka perlu untuk memperhatikan beberapa kaidah pelaksanaan diantaranya sebagai berikut :

1. Dinas Perhubungan berkewajiban untuk mengupayakan pencapaian dan pelaksanaan, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program dan kegiatan yang telah dirumuskan dalam dokumen Renstra yang diselaraskan dengan dokumen RPD Kota Bekasi.
2. Dinas Perhubungan berkewajiban menyusun Renja Dinas Perhubungan Kota Bekasi setiap tahun dengan berpedoman pada Dokumen Renstra Dinas Perhubungan dan RPD Kota Bekasi.
3. Dalam rangka efektifitas pelaksanaan Renstra, Dinas Perhubungan Kota Bekasi berkewajiban melakukan pengendalian dan evaluasi pelaksanaan program dan kegiatan baik lima tahunan maupun secara berkala setiap tahunnya.

Renstra Dinas Perhubungan Kota Bekasi dalam pelaksanaannya senantiasa dilakukan pengendalian dan evaluasi sebagai wujud penyelenggaraan pemerintahan yang baik (good governance). Pencapaian kinerja pelayanan sebagaimana tugas pokok dan fungsi yang berkaitan dengan Dinas Perhubungan merupakan bagian pencapaian kinerja, serta secara moral dipertanggung jawabkan kepada masyarakat Kota Bekasi.

8.2 Faktor Kunci Keberhasilan

Faktor kunci keberhasilan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi khususnya terkait dengan tujuan, sasaran dan program yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bekasi pada Renstra 2024-2026,

antara lain sebagai berikut :

1. Meningkatkan disiplin dan profesionalisme Sumber Daya Manusia (SDM) Aparatur Dinas Perhubungan Kota Bekasi;
2. Tersedianya sarana dan prasarana perkantoran yang memadai;
3. Penyediaan dokumen perencanaan, pelaksanaan, pengendalian dan evaluasi program dan kegiatan dengan sistem dan prosedur yang memadai;
4. Meningkatkan sarana dan prasarana perhubungan di Kota Bekasi;
5. Dukungan ketersediaan anggaran yang memadai dalam pelaksanaan tugas, pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Bekasi;
6. Pelayanan dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi Perhubungan Kota Bekasi secara tanggap, tepat, professional dan bermanfaat.

Pada pelaksanaannya diharapkan dokumen Renstra Perhubungan Kota Bekasi Tahun 2024-2026 dapat mendukung dan menjadi pedoman dalam penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi Perhubungan Kota Bekasi selama 3 (tiga) tahun ke depan yang telah ditetapkan.

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA BEKASI**



Dr. DADANG GINANJAR SAMSUPRAJA, M.A.P
Pembina Utama Muda
NIP. 19630307 198307 1 001