



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN
BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA**

Jl. Sidosermo Indah Nomor. 16,
Sidosermo, Wonocolo, Surabaya
Kode Pos : 60239

Telp. 031-35959053

Email : btpsurabaya@kemenhub.go.id

**KEPUTUSAN KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN
KELAS I SURABAYA**

NOMOR: SK-BTP-SBY 47 TAHUN 2025

**TENTANG
RENCANA STRATEGIS
BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA
TAHUN 2025-2029**

- Menimbang : a. Bahwa untuk mencapai sasaran strategis dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan sesuai arah dan kebijakan pemerintah, serta visi dan misi Presiden di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Kelas I Surabaya untuk periode 2025-2029, perlu dilakukan penyusunan Rencana Strategis;
- b. Bahwa dalam rangka melaksanakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: KP-DJKA 144 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2025-2029 perlu menetapkan Keputusan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Kelas I Surabaya tentang Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
3. Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 (Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 194, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6987);

PERATURAN...

4. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6022);
5. Peraturan Presiden Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 250);
6. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);
7. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan;
9. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029;
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029;
11. Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor: KP-DJKA 144 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2025-2029.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : KEPUTUSAN KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA TENTANG RENCANA STRATEGIS BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA TAHUN 2025-2029.

MENETAPKAN...

- KESATU : Menetapkan Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 sebagaimana tercantum dalam lampiran Keputusan ini, yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam Keputusan ini.
- KEDUA : Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA wajib digunakan sebagai pedoman dalam menyusun kegiatan di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- KETIGA : Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 akan dievaluasi secara berkala sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi.
- KEEMPAT : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Surabaya
Pada Tanggal : 30 Desember 2025

KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN
KELAS I SURABAYA



DENNY MICHELS ADLAN
NIP 197902052006041002

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada:

1. Direktur Jenderal Perkeretaapian;
2. Sekretaris Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
3. Para Direktur di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
4. Kepala Bagian Perencanaan dan Keuangan, Setditjen Perkeretaapian.

Lampiran I

Surat Keputusan Kepala Balai Teknik
Perkeretaapian Kelas I Surabaya
Nomor : SK-BTP-SBY47 Tahun 2025
Tanggal : 30 Desember 2025

**RENCANA STRATEGIS
BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN
KELAS I SURABAYA
TAHUN 2025 – 2029**



Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perkeretaapian

RENCANA STRATEGIS 2025 2029

*Balai Teknik Perkeretaapian
Kelas I Surabaya*



djka.kemenhub.go.id/btpjabagtim

 BTP Surabaya  btpsurabaya  btpsurabaya  BTP Surabaya

KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia-Nya, dokumen **Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029** dapat disusun dengan baik. Dokumen ini merupakan pedoman strategis dalam penyusunan program pengembangan perkeretaapian serta dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi Balai selama lima tahun ke depan, sekaligus bagian upaya mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian yang andal, selamat dan berkelanjutan.

Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya ini merupakan dokumen perencanaan pembangunan di bidang perkeretaapian yang telah diselaraskan dengan arah kebijakan nasional serta Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sehingga dapat dijadikan pedoman dan acuan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya selama 5 tahun ke depan dalam rangka meningkatkan pelayanan, keselamatan dan kualitas infrastruktur perkeretaapian.

Melalui dokumen ini, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya telah menetapkan sasaran, program, serta indikator kinerja yang diharapkan mampu menjawab tantangan pengembangan perkeretaapian di wilayah kerja kami. Kami menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan kontribusi, masukan, serta data pendukung dalam penyusunan dokumen ini. Semoga Renstra ini dapat menjadi pedoman yang jelas, terukur, dan aplikatif bagi seluruh jajaran Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya dalam melaksanakan tugas serta bagi pemangku kepentingan lainnya dalam menyusun program di periode 2025-2029.

Akhirnya, kami berharap dokumen ini dapat memberikan manfaat dalam meningkatkan kualitas layanan serta mendorong terwujudnya sistem perkeretaapian nasional yang semakin maju, berdaya saing, dan berorientasi pada keselamatan menuju Indonesia Emas 2045.

Surabaya, 30 Desember 2025
Kepala Balai Teknik Perkeretaapian
Kelas I Surabaya



Denny Michels Adlan, S.T., M.M.
197902052006041002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	i
BAB 1.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Kondisi Umum	1
1.1.1 Latar Belakang.....	1
1.1.2 Gambaran Perkeretaapian Jawa Timur	2
1.1.3 Kedudukan, Tugas Dan Fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	11
1.1.4 Evaluasi Capaian.....	13
1.2 Potensi Dan Permasalahan	36
1.2.1 Isu Strategis.....	36
1.2.2 Permasalahan Transportasi Perkeretaapian	39
1.2.3 Peluang Dan Tantangan Serta Penuangan Risiko	40
1.3 Mandat Dan Penugasan	41
1.3.1 Mandat Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	41
1.3.2 Penugasan Rjpmn 2025-2029 Kepada Balai Teknik Perkeretaapian.....	42
BAB 2.....	61
Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran	61
2.1 Visi	61
2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045	61
2.1.2 Visi Presiden Dan Wakil Presiden 2025-2029	64
2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	65
2.1.4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	66
2.1.5 Visi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029	67
2.2 Misi	69
2.2.1 Misi (Agenda) Pembangunan 2045.....	69
2.2.2 Misi Presiden Dan Wakil Presiden 2025-2029	71
2.2.3 Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	73
2.2.4 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian	74
2.2.5 Misi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	75
2.3 Tujuan	77
2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2045.....	77
2.3.2 Tujuan Pembangunan Nasional 2025 – 2029.....	79
2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan	80
2.3.4 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	83
2.3.5 Tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	87
2.4 Sasaran.....	96
2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional Dalam Rjpmn 2025-2045.....	96
2.4.2 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2029	99
2.4.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029	104
2.4.4 Sasaran Program Dan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	107
2.4.4.1 Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian	107
2.4.4.2 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian	110
2.4.4.3 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	116
2.4.5 Sasaran Kegiatan Dan Indikator Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029.....	118
2.4.5.1 Sasaran Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029.....	118

2.4.5.2	Indikator Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029	121
2.4.5.3	Indikasi Risiko Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029	132

BAB 3..... 136

Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka Regulasi Dan Kerangka Kelembagaan 136

3.1 Arah Kebijakan Dan Strategi Nasional..... 136

3.1.1 Arah Kebijakan Dan Strategi Pembangunan Dalam Rpjpn 2025-2029 136

3.1.2 Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi Nasional Dalam Rpjmn 2025-2029..... 141

3.2 Arah Kebijakan Dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029 146

3.3. Arah Kebijakan Dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029..... 152

3.3.1 Arah Kebijakan Dan Strategi Utama Direktorat Jenderal Perkeretaapian Dalam Mendukung RPJMN 2025-2029..... 152

3.3.2 Arah Kebijakan Dan Strategi Pencapaian Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 154

3.4 Arah Kebijakan Dan Strategi Btp Kelas I Surabaya 156

3.4.1 Arah Kebijakan Dan Strategi Utama Btp Surabaya Dalam Mendukung Rpjmn 2025-2029 156

3.4.2 Arah Kebijakan Dan Strategi Pencapaian Sasaran Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029..... 160

3.4.3 Kegiatan - Kegiatan Strategis Perkeretaapian Yang Masih Perlu Dilakukan Penajaman. 169

3.5 Kerangka Regulasi Tahun 2025-2029 172

3.6 Kerangka Kelembagaan 2025-2029 176

3.6.1 Struktur Organisasi 177

3.6.2 Hubungan Interaksi Btp Kelas I Surabaya Dengan Pemangku Kepentingan (Crosscutting) 191

3.7 Manajemen Risiko 197

BAB 4 206

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 206

4.1 Target Kinerja..... 206

4.1.1. Target Tingkat Capaian Tujuan Dan Indikator Kinerja Kegiatan 2025-2029 206

4.1.2 Target Tingkat Capaian Sasaran Kegiatan Dan Indikator Kegiatan Kinerja (Ikk) 2025-2029..... 208

4.1.3 Indikasi Kegiatan Prioritas Nasional Rpjmn Bidang Perkeretaapian 2025-2029 216

4.2 Kerangka Pendanaan..... 228

4.2.1 Kerangka Pendanaan Secara Umum Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029..... 228

4.2.2 Indikasi Potensi Pendanaan Apbn Bidang Transportasi Perkeretaapian 2025-2029... 229

4.2.3 Indikasi Potensi Pendanaan Non Apbn Bidang Transportasi Perkeretaapian 2025-2029..... 230

BAB 5..... 236

PENUTUP 236

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN 236

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI..... 237

LAMPIRAN

Lampiran 1 Cascading Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Periode 2025-2029 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Lampiran 2 Kerangka Pendanaan Periode 2025-2029 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Lampiran 3 Matrik Program Kegiatan Periode 2025-2029 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Lampiran 4 Matrik Kebutuhan Dokumen Perencanaan Periode 2025-2029 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Lampiran 5 Peta Jalur Kereta Api Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Jumlah Stasiun Kereta Api yang Melayani Naik/Turun Penumpang Berdasarkan Daerah Operasi Per Tahun 2020-2024	2
Tabel 1. 2 Jumlah Penumpang Dan Barang Angkutan Kereta Api Berdasarkan Daerah Operasi Per Tahun 2020-2024	3
Tabel 1. 3 Panjang Jalur Kereta Api Tahun 2020-2024	4
Tabel 1. 4 Panjang Jalur Rel Kereta Api Menurut Jenis Rel Tahun 2024	4
Tabel 1. 5 Tabel Jumlah Jembatan Tahun 2024	5
Tabel 1. 6 Jumlah Persinyalan Tahun 2024	6
Tabel 1. 7 Panjang Jalur Rel Kereta Api Menurut Kategori TQI Per Tahun 2020-2024	6
Tabel 1. 8 Data Sarana Di Jawa Timur	7
Tabel 1. 9 Faktor Penyebab Kecelakaan	8
Tabel 1. 10 Rekapitulasi Kecelakaan di Perlindungan Sebidang	8
Tabel 1. 11 Rekapitulasi Peningkatan Keselamatan Sebidang KA	9
Tabel 1. 12 Perlindungan Sebidang Per Tahun 2024	9
Tabel 1. 13 Level Daerah Rawan	10
Tabel 1. 14 Data Pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	12
Tabel 1. 15 Rekapitulasi Capaian RPJMN 2020-2024 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	13
Tabel 1. 16 Rekapitulasi Capaian RIPNAS	14
Tabel 1. 17 Rekapitulasi Kegiatan Terkait Infrastruktur Perkeretaapian Jawa Timur	15
Tabel 1. 18 Capaian Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	16
Tabel 1. 19 Rekapitulasi Capaian IKK 2020	18
Tabel 1. 20 Rekapitulasi Capaian IKK 2021-2024	20
Tabel 1. 21 Peluang dan Tantangan Transportasi Perkeretaapian Beserta Risiko	40
Tabel 1. 22 Target Dukungan Bidang Transportasi Perkeretaapian Terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029	47
Tabel 2. 1 Sasaran Utama Tahun 2029	63
Tabel 2. 2 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045	77
Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029	81
Tabel 2. 4 Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029	85
Tabel 2. 5 Level, Tujuan, Sasaran, Indikator Kinerja Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029	88
Tabel 2. 6 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	97
Tabel 2. 7 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 Terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	101
Tabel 2. 8 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian	103
Tabel 2. 9 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	104
Tabel 2. 10 Sasaran Program (SP) dan Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian	111
Tabel 2. 11 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029	116
Tabel 2. 12 Analisis SMART Rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029	123

Tabel 2. 14 Sasaran dan Indikator Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029.....	130
Tabel 2. 15 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029	132
Tabel 3. 1 Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Bidang Transportasi untuk Mendukung Transformasi Ekonomi	136
Tabel 3. 2 Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Bidang Transportasi	140
Tabel 3. 3 Strategi Pengembangan Transportasi Perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029	144
Tabel 3. 4 Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam Pelaksanaan Strategi Implementasi untuk Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan 2025-2029	147
Tabel 3. 5 Arah Kebijakan & Sasaran BTP beserta Sumber Pendanaan	165
Tabel 3. 6 Kegiatan Potensial Yang Perlu Penajaman	170
Tabel 3. 7 Regulasi Induk dan Peraturan Pemerintah	172
Tabel 3. 8 Regulasi Menteri Perhubungan yang Mengatur Teknik Perkeretaapian.....	173
Tabel 3. 9 Regulasi Turunan DJKA (Kepdirjen, Pedoman, SOP)	174
Tabel 3. 10 Arah Penguatan Regulasi 2025–2029 untuk meningkatkan kinerja dan pencapaian target BTP Surabaya	175
Tabel 3. 11 Peran BTP Kelas I Surabaya dalam Kerangka Regulasi 2025–2029	176
Tabel 3. 12 Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan/Kepangkatan.....	184
Tabel 3. 13 Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan	185
Tabel 3. 14 Kebutuhan pegawai ASN BTP Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 (kriteria umum)	186
Tabel 3. 15 Kebutuhan pegawai ASN BTP Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 (kriteria penambahan kompetensi teknis).....	191
Tabel 3. 16 Crosscutting per IKK	193
Tabel 3. 17 Crosscutting berdasarkan kepentingan	194
Tabel 3. 18 Identifikasi Risiko BTP Kelas I Surabaya selama periode 2025–2029	198
Tabel 3. 19 Hal-hal yang Dapat Mengancam dan Melemahkan Unit Pemilik Risiko (Ancaman Internal)	201
Tabel 3. 20 Hal-hal yang Dapat Mengancam dan Melemahkan Unit Pemilik Risiko (Ancaman Eksternal)	203
Tabel 4. 1 Target Capaian Indikator Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029	206
Tabel 4. 2 Target Sasaran kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	208
Tabel 4. 3 Kerangka Pendanaan Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya ..	230
Tabel 4. 4 Kegiatan Pembangunan Perkeretaapian yang Berpotensi Menggunakan Skema Pembiayaan Non APBN.....	234

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Stasiun Boharan Daop 8 Surabaya	2
Gambar 1. 2 KA Barang di Stasiun Peti Kemas	3
Gambar 1. 3 Jembatan KA di wilyah kerja BTP Surabaya	5
Gambar 1. 4 Sarana yang beroperasi di BTP Surabaya	7
Gambar 1. 5 JPL 01 Daop 8 Surabaya	10
Gambar 1. 6 Capaian IKK 1 Rasio Konektivitas	23
Gambar 1. 7 Capaian IKK 2 Persentase Pengoprasian Jalur KA yang Sesuai Dengan TQI Kategori I Dan II	25
Gambar 1. 8 Capaian IKK 3 Persentase Fasilitas Operasi Denan Teknologi Handal	26
Gambar 1. 9 IKK 4 Pemenuhan Target Angkutan KA	28
Gambar 1. 10 Capaian IKK 5 Persentase Penurunan Kecelakaan Kereta Api	30
Gambar 1. 11 Capaian IKK 6 Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran	31
Gambar 1. 12 Capaian IKK 7 Persentase Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	32
Gambar 1. 13 Capaian IKK 8 Penilaian AKIP	34
Gambar 1. 14 Capaian IKK 9 Tingkat Maturitas SPIP	35
Gambar 1. 15 Dukungan Bidang Transportasi Perkeretaapian terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029	45
Gambar 2.1 Visi, Misi, Program Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029	64
Gambar 2. 2 Misi (Agenda) dan Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN Tahun 2025-2045	71
Gambar 2. 3 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dengan Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045	79
Gambar 2. 4 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045	97
Gambar 2. 5 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029	100
Gambar 2. 6 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	106
Gambar 2. 7 Peta Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029	109
Gambar 2. 8 Peta Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029	120
Gambar 3. 1 Struktur Arah Kebijakan (AK) untuk Mencapai Sasaran Srategis (SS) Kementerian Perhubungan	146
Gambar 3. 2 Struktur Organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Surabaya	178
Gambar 3. 3 Peta Wilayah Kerja Balai dan Satuan Pelayanan di Lingkungan BTP Kelas I Surabaya ...	184
Gambar 4. 1 Rumus Perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	211
Gambar 4. 2 Rumus Perhitungan Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2	212
Gambar 4. 3 Rumus Perhitungan Jalur KA yang menggunakan Persinyalaan Elektrik	212
Gambar 4. 4 Rumus Perhitungan Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api	213
Gambar 4. 5 Rumus Pententuan Target Angkutan Penumpang KA	213
Gambar 4. 6 Rumus Pententuan Target Angkutan Barang KA	213
Gambar 4. 7 Rumus Perhitungan Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Kereta Api	214
Gambar 4. 8 Rumus Perhitungan Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	214
Gambar 4. 9 Rumus Perhitungan Nilai AKIP	214
Gambar 4. 10 Rumus Perhitungan Tingkat Manajemen Risiko	215
Gambar 4. 11 Rumus Perhitungan Nilai Kinerja Anggaran	215
Gambar 4. 12 Rumus Perhitungan Realisasi PNBP	215
Gambar 4. 13 Rumus Perhitungan Nilai Pengawasan Kearsipan	216
Gambar 4. 14 Peta Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota di Jawa Timur	218

Gambar 4. 15 Stasiun Wonokromo tampak atas dan Perlintasan di bawah Flyover Mayangkara	219
Gambar 4. 16 Kegiatan Peningkatan Jalur KA Jember-Kalisat.....	220
Gambar 4. 17 Stasiun Kertosono.....	221
Gambar 4. 18 Tampak Atas BH 397	222
Gambar 4. 19 Tampak Atas BH 537	222
Gambar 4. 20 Stasiun Bangil	223
Gambar 4. 21 Stasiun Grahana	224
Gambar 4. 22 Stasiun Ketapang	225
Gambar 4. 23 Longsoran Lereng antara Sumberpucung – Wlingi Km. 81+000 s.d Km. 104+000	225
Gambar 4. 24 Terowongan Mrawan.....	226
Gambar 4. 25 Layout Stasiun Sidotopo dan Jembatan Heritage Gubeng	227
Gambar 4. 26 Preservasi Sinyal Krian di Tamanan Bondowoso	235
Gambar 5. 1 Forum Penyusunan Renstra BTP Surabaya 2025-2029.....	237

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

1.1.1 LATAR BELAKANG

Berdasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2022 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya berkedudukan sebagai salah satu unit kerja dibawah lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang memiliki tugas melaksanakan peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan, pemanfaatan prasarana perkeretaapian dan pengawasan penyelenggaraan sarana dan keselamatan perkeretaapian. Guna menunjang tugas, balai Teknik perkeretaapian kelas I Surabaya melaksanakan fungsi salah satunya Adalah Menyusun rencana program.

Sesuai arahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah perlu menyusun dokumen Rencana Strategis (Renstra) sebagai acuan pelaksanaan tugas dan fungsinya dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.

Dokumen Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Tahun 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan Pembangunan di bidang perkeretaapian yang telah diselaraskan dengan arah kebijakan pemabngunan nasional sesuai RPJPN 2025-2045 (yang telah ditetapkan melalui UU No 59 Tahun 2024), RPJMN 2025-2029 (yang telah ditetapkan melalui Perpres No 12 Tahun 2025) dan arah kebijakan pembangunan bidang transportasi nasional sesuai Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (yang telah ditetapkan melalui)memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, prioritas nasional dan isu-isu strategis di bidang perkeretaapian, termasuk mengacu pada dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIP Nas) 2030, dan renstra direktorat jenderal perkeretaapian tahun 2025-2029 (yang telah ditetapkan melalui Kepdirjen No 144 Tahun 2025)

Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 dapat dijadikan pedoman dan acuan dalam melaksanakan tugas dan fungsi Balai Teknik

Perkeretaapian Kelas I Surabaya dalam penyelenggaraan perkeretaapian selama 5 tahun de depan dalam rangka mewujudkan perkertaapian yang maju menuju Indonesia emas 2045.

1.1.2 GAMBARAN PERKERETAAPIAN JAWA TIMUR

A. Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Berdasarkan data seksi Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api pada **Tabel 1.1** memperlihatkan kenaikan jumlah stasiun yang melayani naik/turun penumpang berdasarkan daerah operasi 2020-2024. Terdapat penambahan jumlah stasiun pada tahun 2024.

Tabel 1. 1 Jumlah Stasiun Kereta Api yang Melayani Naik/Turun Penumpang Berdasarkan Daerah Operasi Per Tahun 2020-2024

No	Uraian	Satuan	2020	2021	2022	2023	2024
1	Daop 7	Unit	23	23	23	23	25
2	Daop 8	Unit	39	39	39	39	40
3	Daop 9	Unit	17	17	17	17	17
Jumlah		Unit	79	79	79	79	82

Sumber: Data Seksi LLAKE yang telah diolah

Gambar 1. 1 Stasiun Boharan Daop 8 Surabaya



Tabel 1.2 menyajikan data jumlah penumpang dan barang angkutan kereta api berdasarkan daerah operasi per tahun 2020-2024.

Tabel 1. 2 Jumlah Penumpang Dan Barang Angkutan Kereta Api Berdasarkan Daerah Operasi Per Tahun 2020-2024

No	Uraian	Satuan	2020	2021	2022	2023	2024
1	Daop 7	Orang	1.666.962	1.401.507	3.646.857	4.856.823	5.438.425
		Barang	12.942	9.037	14.347	13.431	98.809
2	Daop 8	Orang	4.920.926	4.421.887	11.773.417	15.593.383	16.902.441
		Barang	2.199.312	2.334.519	2.556.039	2.535.384	2.821.405
3	Daop 9	Orang	928.695	855.504	2.062.421	2.793.357	3.061.320
		Barang	6.532	2.606	3.992	4.247	5.987
Jumlah		Orang	7.516.583	6.678.898	17.482.695	23.243.563	25.402.186
		Barang	2.218.786	2.346.162	2.574.379	2.553.062	2.926.201

Sumber: Data Seksi LLAKA yang telah diolah

Gambar 1. 2 KA Barang di Stasiun Peti Kemas



B. Prasarana Perkeretaapian

Pada tabel dibawah ini menyajikan data panjang jalur yang ada diwilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, baik yang jalur tunggal maupun jalur ganda. Secara keseluruhan terdapat peningkatan untuk panjang jalur yang ada di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, data selengkapnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 1. 3 Panjang Jalur Kereta Api Tahun 2020-2024

No.	Uraian	satuan	2020	2021	2022	2023	2024
1	Panjang Jalur Ganda KA	Km'sp	629,130	653,130	653,130	653,130	686,130
2	Panjang Jalur Tunggal KA	Km'sp	628,640	604,640	604,640	607,640	574,640
Total		Km'sp	1.257,770	1.257,770	1.257,770	1.260,770	1.260,770

Sumber: Data Seksi Prasarana yang telah diolah

Di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya terdapat beberapa tipe rel yang digunakan untuk perjalanan kereta api, dengan mayoritas digunakan tipe rel r.54. Dengan menggunakan tipe rel yang lebih tinggi, sarana yang melintas juga dapat melintas dengan kecepatan maksimal. Berikut ini adalah tabel panjang jalur berdasarkan tipe rel.

Tabel 1. 4 Panjang Jalur Rel Kereta Api Menurut Jenis Rel Tahun 2024

No.	Uraian	Satuan	R 54	R 50	R 42	Total
1	Daop 7	Km'sp	422,579	0,00	0,00	422,579
2	Daop 8	Km'sp	491,797	19,048	65,727	576,572
3	Daop 9	Km'sp	224,002	0,00	37,617	251,619
Total		Km'sp	1.138,378	19,048	103,344	1.260,770

Sumber: Data Seksi Prasarana yang telah diolah

Pada wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya juga terdapat jembatan yang terdiri dari jembatan baja, jembatan beton, dan jembatan kecil. Dengan total terdapat 2497 dari ketiga jenis jembatan tersebut, rincian sesuai tabel di bawah ini.

Tabel 1. 5 Tabel Jumlah Jembatan Tahun 2024

No.	Daerah Operasi	Jembatan Baja	Jembatan Beton	Jembatan Kecil	Total
1	Daop 7	184	153	234	571
2	Daop 8	205	154	658	1.017
3	Daop 9	199	207	503	909
Total		588	514	1395	2497

Sumber: Data Seksi Prasarana yang telah diolah

Gambar 1. 3 Jembatan KA di wilayah kerja BTP Surabaya



Terdapat juga 4 buah terowongan di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, masing – masing 2 di wilayah daop 8 Surabaya (Karangkates I dan Karangkates II) 2 di wilayah daop 9 Jember (Garahen dan Mrawan).

Pada 5able di bawah ini menyajikan data jumlah persinyalan mekanik (M) dan persinyalan elektrik I menurut daerah operasi yang terdapat di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.

Tabel 1. 6 Jumlah Persinyalan Tahun 2024

No	Wilayah	satuan	Persinyalan		Total
			Mekanik	Elektrik	
1	Daop 7 Madiun	set	18	14	116
2	Daop 8 Surabaya	set	26	25	
3	Daop 9 Jember	set	-	33	

Sumber: Data Seksi Prasarana yang telah diolah

Tabel di bawah ini menyajikan data oanjang jalur kereta api berdasarkan kategori TQI (*Track Quality Index*), yaitu TQI A dan TQI B, selama periode 2020-2024. Pada tahun 2020 belum dilakukan perhitungan TQI, baru pada tahun 2021 mulai dilakukan perhitungan TQI.

Tabel 1. 7 Panjang Jalur Rel Kereta Api Menurut Kategori TQI Per Tahun 2020-2024

Klasifikasi TQI		Kualifikasi		Panjang Jalur Terukur (Km'sp)				
				2020	2021	2022	2023	2024
TQI A	Kategori 1	Kecepatan	100 – 120 km/jam	-	1.154,859 (97%)	1.171,575 (97%)	1.180,88 (98.39%)	1209,06 (98,02%)
		Kondisi	Nyaman					
	Kategori 2	Kecepatan	80 – 100 km/jam					
		Kondisi	Aman					
TQI B	Kategori 3	Kecepatan	60 – 80 km/jam	-	35,61	28,675	19,37	24.375
		Kondisi	Waspada					
	Kategori 4	Kecepatan	100 – 120 km/jam					
		Kondisi	Bahaya					
Total				-	1.190,469	1.200,25	1.200,25	1,233.44

Sumber: Data Seksi Prasarana yang telah diolah

C. Sarana Perkeretaapian

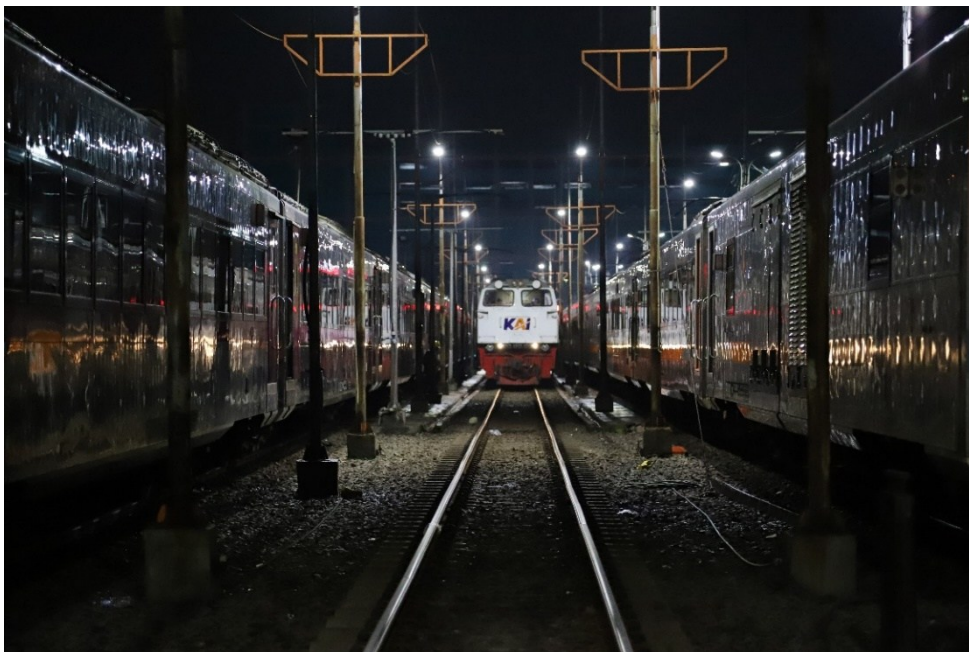
Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya tidak memiliki kewenangan untuk melakukan pengadaan maupun perawatan sarana perkeretaapian. Namun terdapat beberapa sarana perkeretaapian yang beroperasi di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, yang dilakukan *rampcheck* sarana kereta api, berikut ini adalah daftar tabel sarana yang beroperasi di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya:

Tabel 1. 8 Data Sarana Di Jawa Timur

No	Sarana	Daop 7	Daop 8	Daop 9	Total
1	Lokomotif	9	56	11	76
2	Kereta	93	502	106	701
3	KRD	-	16	-	16
4	Gerbong	15	575	12	602
Total		117	1.149	129	1395

Sumber: Data Seksi Sarana dan Keselamatan yang telah diolah

Gambar 1. 4 Sarana yang beroperasi di BTP Surabaya



D. Keselamatan Perkeretaapian

Berdasarkan Undang – undang nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian faktor penyebab kecelakaan kereta adalah; kereta antar kereta, anjlok, terguling, dan terbakar. Pada tabel menyajikan rekapitulasi faktor penyebab kecelakaan diwilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.

Tabel 1. 9 Faktor Penyebab Kecelakaan

NO	Faktor	2020	2021	2022	2023	2024
1	KA – KA	0	0	0	0	0
2	Anjlok	0	2	3	1	1
3	Terguling	0	0	0	0	0
4	Terbakar	0	0	1	0	0
Jumlah		0	2	4	1	1

Sumber: Data Seksi Sarana dan Keselamatan yang telah diolah

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa tren kecelakaan yang sempat meningkat di tahun 2022, mengalami penurunan ditahun – tahun berikutnya dengan hanya terjadi 1 kejadian ditahun 2023 dan 2024.

Pada **Tabel 1.10** menyajikan data rekapitulasi kecelakaan yang terjadi pada perlintasan yang terdapat di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.

Tabel 1. 10 Rekapitulasi Kecelakaan di Perlindungan Sebidang

No	Tahun	Jumlah
1	2020	74
2	2021	67
3	2022	55
4	2023	40
5	2024	59

Sumber: Data Seksi Sarana dan Keselamatan yang telah diolah

Dapat dilihat pada tabel diatas bahwasanya jumlah kecelakaan yang terjadi pada perlintasan sebidang di wilayah kerja Balai Teknik perkeretaapian kelas I Surabaya menunjukan grafik penurunan, hal ini didukung karena terdapat kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan di perlintasan sebidang baik oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah,

maupun operator. Total kecelakaan kendaraan bermotor di perlintasan sebidang periode 2020-2024 adalah sebanyak 295 kejadian dengan rata-rata sebesar 59 kejadian/tahun. Pada tabel di bawah ini menampilkan data rekapitulasi jumlah rekomendasi peningkatan keselamatan sebidang kereta api tahun 2020-2024.

Tabel 1. 11 Rekapitulasi Peningkatan Keselamatan Sebidang KA

No	Tahun	Jumlah Titik Permohonan	Terbit Rekomendasi	Belum Terbit Rekomendasi
1	2020	7	7	0
2	2021	40	40	0
3	2022	111	111	0
4	2023	100	100	0
5	2024	117	117	0
Total		375	375	0

Sumber: Data Seksi Sarana dan Keselamatan yang telah diolah

Dapat dilihat pada tabel diatas, dari total 375 titik permohonan yang diajukan oleh Pemerintah Provinsi ataupun Pemerintah Kabupaten/Kota di Jawa Timur telah diterbitkan semua oleh Ditjen Perkeretaapian.

Pada **Tabel 1.11** menyajikan data statistik perlintasan sebidang di wilayah kerja balai Teknik perkeretaapian kelas I surabaya sampai akhir tahun 2024, yang terbagi menjadi 4 kategori utama, yaitu Resmi dijaga (*Guarded*), resmi tidak dijaga (*Ungraded*), liar (*Illegal*), dan tidak sebidang (*fly over/underpass*). Data ini disajikan dalam bentuk unit, dan untuk perlintasan resmi dijaga ditambahkan status kepemiliki pintu perlintasan.

Tabel 1. 12 Perlintasan Sebidang Per Tahun 2024

No	Uraian		Satuan	Jumlah
1	Resmi Dijaga	Pemda	Unit	344
		PT. KAI	Unit	281
		Swadaya	Unit	75
		Badan Usaha	Unit	6

No	Uraian	Satuan	Jumlah
2	Resmi Tidak Dijaga	Unit	210
3	Liar	Unit	85
4	Tidak Sebidang	Unit	180
Total		Unit	1181

Sumber: Data Seksi Sarana dan Keselamatan yang telah diolah

Gambar 1. 5 JPL 01 Daop 8 Surabaya



Dalam mendukung keselamatan perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya telah melakukan pemetaan terhadap daerah rawan yang berpotensi menghambat perjalanan kereta api, pada tabel dibawah ini menyajikan data daerah rawan di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya:

Tabel 1. 13 Level Daerah Rawan

No	Daerah	Level Daerah Rawan			
		Ekstrem	Tinggi	Menengah	Rendah
1	Satuan pelayanan Kediri	-	1	24	-
2	Satuan pelayanan Madiun	-	1	11	-
3	Satuan Pelayanan Lamongan	-	-	9	-
4	Satuan Pelayanan Jember	-	10	-	-
Total		-	12	44	-

Sumber: Data Seksi Sarana dan Keselamatan yang telah diolah

1.1.3 KEDUDUKAN, TUGAS DAN FUNGSI BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2022 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya dipimpin oleh Kepala Balai yang bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya memiliki tugas melaksanakan, peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan, pemanfaatan prasarana perkeretaapian dan pengawasan penyelenggaraan sarana, dan keselamatan perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Penyusunan rencana, program, dan anggaran;
- b. Pelaksanaan kegiatan peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemanfaatan, dan pemeliharaan prasarana perkeretaapian;
- c. Pelaksanaan pengawasan kegiatan perngoprasian dan perawatan prasarana perkeretaapian yang dilaksanakan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian;
- d. Pelaksanaan pengendalian dan pengawasan perlinasan sebidang sementara, perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta aapi dengan bangunan lain;
- e. Pelaksanaan pengelolaan dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan;
- f. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian;
- g. Pelaksanaan pengawasan keselamatan perkeretaapian;
- h. Pelaksanaan sosialisasi dan Tindakan korektif pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang perkeretaapian; dan
- i. Pelaksanaan urusan keuangan, ketatausahaan, kerumahtanggaan, sumber daya manusia, hukum, organisasi, pengelolaan barang milik negara, hubungan Masyarakat serta evaluasi dan pelaporan.

Struktur organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya dalam menjalankan tugas dan fungsi terdiri dari Kepala Balai, Sub Bagian Tata Usahan dan 3 Seksi, dengan rincian sebagai berikut:

- a. Kepala Balai Teknik;
- b. Sub Bagian Tata Usaha;
- c. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;

- d. Seksi Prasarana Perkertaapian;
- e. Seksi Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian; dan
- f. Kelompok Jabatan Fungsional

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2022 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian juga tercantum Satuan Pelayanan di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, yaitu;

- a. Satuan Pelayanan Jember;
- b. Satuan Pelayanan Madiun;
- c. Satuan Pelayanan Lamongan;
- d. Satuan Pelayanan Kediri;
- e. Satuan Pelayanan Barru.

Dalam melaksanakan program dan kegiatan Balai Teknik Perkertaapian Kelas I Surabaya membutuhkan dukungan dari berbagai sumber daya, agar sistem dapat berjalan dengan baik. Pemanfaatan kekuatan secara tepat guna dengan sumber daya manusia dan sumber daya anggaran diharapkan dapat meningkatkan kinerja dalam melaksanakan tugas dan fungsi pada setiap lini Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.

Berikut ini adalah rekapitulasi komposisi pegawai yang terdapat di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya sejak Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024, yang terbagi menjadi Golongan PNS, Golongan CPNS, PPPK dan PPNP.

Tabel 1. 14 Data Pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

No	Uraian	Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	PNS Golongan IV	1		3	3	6
2	PNS Golongan III	26	18	25	29	35
3	PNS Golongan II	7	4	11	29	62
4	PPPK				9	9
5	PPNP	69	52	34	27	29
6	CPNS	1	13	21	18	
Total		103	87	94	115	141

Sumber: Data Sub Bagian TU yang telah diolah

1.1.4 EVALUASI CAPAIAN

Balai Teknik perkeretaapian kelas I Surabaya sepanjang tahun 2020-2024 telah melaksanakan kegiatan sesuai dengan tugas dan fungsi yang telah ditetapkan di dalam Keputusan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya No.26/SK/BTP-JT/2021 Tentang Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2020-2024. Namun seiring dengan adanya masukan dari Kementerian PAN RB dan adanya perkembangan lingkungan strategis, indikator kinerja program dan indikator kinerja kegiatan telah beberapa kali dilakukan perubahan yaitu melalui Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. HK.209/1/9/DJKA/2021, Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. HK.209/2/6/DJKA/2021 dan terakhir melalui Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor KP-DJKA10 Tahun 2023.

Secara umum sasaran dan indikator kinerja program di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya dari tahun 2021-2024 tidak banyak berubah, hanya terdapat perubahan pada indikator kinerja kegiatan ditahun 2021 terdapat penambahan indikator kinerja kegiatan yang menghitung rasio konektivitas wilayah.

1.1.4.1 EVALUASI CAPAIAN RPJMN 2020-2024 BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

Selama periode 2020-2024 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya telah melakukan beberapa kegiatan yang tertuang dalam RPJMN 2020-2024 , berikut ini adalah evaluasi kegiatan RPJMN 2020-2024 yang terdapat diwilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya:

Tabel 1. 15 Rekapitulasi Capaian RPJMN 2020-2024 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

No	Uraian	Satuan	Target	Realisasi	Persentase
1	Peningkatan Jalur KA di Jawa Timur	Km'sp	325	59	18,15%
2	Pembangunan Akses Kereta Api Menuju Bandara Juanda	Km'sp	20	-	-
3	Pembangunan Jalur KA Menguitani - Singaraja	Km'sp	32	-	-

No	Uraian	Satuan	Target	Realisasi	Persentase
4	Penanganan perlintasan sebidang KA dengan jalan, Pemasangan dan Penyediaan Fasilitas Keselamatan Perkeretaapian	Lokasi	100 (nasional)	6 JPL, 2 Flyover, 375 rekomtek	-
5	Pembangunan Jalur Ganda KA Lintas Selatan Jawa (Wonokromo - Sepanjang - Mojokerto)	Km'sp	68	57	83,82%

Sumber: Data Seksi Prasarana yang telah diolah

1.1.4.2 EVALUASI CAPAIAN RENCANA INDUK PERKERETAAPIAN NASIONAL 2030 DI WILAYAH KERJA BALAI TEKNIK PERKERTAAPIAN KELAS I SURABAYA

Selama periode 2020-2024 Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya telah melakukan beberapa kegiatan yang tertuang dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, berikut ini adalah rekapitulasi capaian dari Rencana Induk Perkeretaapian Nasional di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya:

Tabel 1. 16 Rekapitulasi Capaian RIPNAS

No	Uraian	Satuan	Target	Realisasi	Persentase
1	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api	Kegiatan	5	3	58%
2	Pengembangan Jaringan dan layanan KA Regional	Kegiatan	7	4	80%
3	Pengembangan Jaringan dan Layanan KA Perkotaan	Kegiatan	2	-	-
4	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api Bandara	Km'sp	10	-	-
5	Pengembangan Jaringan dan Layanan KA menuju Pelabuhan	Kegiatan	3	1	30%
6	Peningkatan Kapasitas Jaringan KA melalui Pengembangan Elektrifikasi Jalur KA	Kegiatan	2	-	-
7	Reaktivasi dan Peningkatan Jalur KA	Kegiatan	13	2	8%

Sumber: Data Seksi Prasarana yang telah diolah

1.1.4.3 EVALUASI CAPAIAN RENSTRA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2020-2024

Sebagai institusi publik di bidang perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya memiliki peran sebagai regulator. Dalam pelaksanaannya memiliki kebijakan dan strategi yang ditujukan untuk mencapai prioritas Pembangunan yang tertuang dalam rencana strategis khususnya bidang Pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur bertujuan untuk mendukung pengembangan perkeretaapian nasional dalam terwujudnya konektivitas, keselamatan, dan pelayanan perkeretaapian secara maksimal kepada Masyarakat. Berikut ini adalah capaian Pembangunan infrastruktur perkeretaapian yang dilaksanakan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya sampai akhir tahun 2024:

Tabel 1. 17 Rekapitulasi Kegiatan Terkait Infrastruktur Perkeretaapian Jawa Timur

No	Tahun	Kegiatan	Lingkup Kegiatan
1.	2020	Pembangunan Jalur Ganda Mojokerto – Jombang Lintas Surabaya – Solo	Pembangunan jalur ganda KA sepanjang 24 Km'sp, Pembangunan 5 Jembatan, Pembangunan peron di 5 stasiun, Pembangunan emplasemen di 2 stasiun.
2.	2020	Peningkatan Jalur KA Surabaya – Banyuwangi segmen Bangil – Probolinggo	Penggantian KA yang sebelumnya R42 menjadi R.54 sepanjang 35 Km'sp dan pembuatan peron sedang di stasiun Grati dan Bayeman.
3.	2020	Peningkatan Jalur KA Bangil – Kertosono segmen Malang – Sumberpucung	Penggantian KA yang sebelumnya R42 menjadi R.54 sepanjang 24 Km'sp dan pembuatan peron sedang di stasiun Pakisaji, Kepanjeng dan Ngebruk.
4.	2022	Peningkatan Jembatan Kereta Api BH 374 Antara Bayeman – Probolinggo Lintas Surabaya – Banyuwangi	Penggantian Jembatan dan pilar jembatan
5.	2024	Pembangunan Jalur Ganda Jalan Kereta Api Antara Mojokerto – Sepanjang	Pembangunan jalur ganda KA sepanjang 33 Km'sp, Pemasangan 38 unit wesel, revitalisasi 5

No	Tahun	Kegiatan	Lingkup Kegiatan
		Lintas Surabaya – Solo	stasiun, Pembangunan 5 JPO, Pembangunan 2 unit Fly Over, Peningkatan keselamatan 6 JPL

Sumber: Data Seksi Prasarana yang telah diolah

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwasannya terdapat kegiatan insfrastruktur prasarana perkeretaapian baik yang bersifat pembangunan maupun peningkatan prasarana perkeretaapian, hal ini dilakukan guna menunjang transportasi kereta api yang handal.

1.1.4.4 EVALUASI REALISASI ANGGARAN BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I JAWA TIMUR

Penganggaran pada Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya pada tahun 2020-2024 berbasis jenis belanja (belanja pegawai, belanja barang, dan belanja modal) dan berbasis jenis sumber pendanaan (rupiah murni dan SBSN), berikut ini disampaikan rekapirulasi realisasi penyerapan anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya per tahun 2020-2024. Beberapa kendala pada tahun 2024 yang menyebabkan turunnya persentasae penyerapan anggaran Adalah karena terdapat faktor teknis dan non teknis antara lain adanya kebutuhan perubahan desain sehingga jadwal pembangunan menjadi mundur/terlambat, kegiatan SBSN yang batal dilaksanakan dan sisa anggaran dari kegiatan SBSN yang telah selesai pada tahun 2024. Pada tabel dibawah ini menyajikan data rekapitulasi capaian alokasi dan anggaran selama rentang waktu 2020-2024.

Tabel 1. 18 Capaian Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

No	Tahun	Jenis Belanja		Alokasi Anggaran (000)	Realisasi (000)	Persentase
1	2020	Belanja Pegawai		Rp. 3,878,504	Rp. 3,835,474	98.89%
		Belanja Barang		Rp. 11,126,911	Rp. 10,993,221	98.80%
		Belanja	SBSN	Rp. 2,085,273,816	Rp. 1,948,078,856	93,42%
		Modal	RM	Rp. 332,691,995	Rp. 332,628,535	99,95%
		Total		Rp. 2,151,661,156	Rp. 2,014,224,018	93.61%
2	2021	Belanja Pegawai		Rp. 4.124.923	Rp. 4.079.545	98,9%
		Belanja Barang		Rp. 30.881.795	Rp. 30.613.608	99,13%

No	Tahun	Jenis Belanja		Alokasi Anggaran (000)	Realisasi (000)	Persentase
		Belanja	SBSN	Rp. 1.008.528.169	Rp. 981.830.242	97,35%
		Modal	RM	Rp. 10.823.028	Rp. 10.816.465	99,93%
		Total		Rp. 1.054.367.915	Rp. 1.027.339.862	97,44%
3	2022	Belanja Pegawai		Rp. 5.013.151	Rp. 4.954.471	98,82%
		Belanja Barang		Rp. 11.895.433	Rp. 11.891.045	99,96%
		Belanja	SBSN	Rp. 389.346.300	Rp. 389.346.300	100%
		Modal	RM	Rp. 83.866.623	Rp. 83.852.807	99,98%
		Total		Rp. 490.121.507	Rp. 490.044.625	99,98%
4	2023	Belanja Pegawai		Rp. 6.637.115	Rp. 6.605.372	99,52%
		Belanja Barang		Rp. 15.180.536	Rp. 14.866.114	97,93%
		Belanja	SBSN	Rp. 481.369.756	Rp. 458.338.642	95,22%
		Modal	RM	Rp. 5.656.853	Rp. 3.966.133	99,99%
		Total		Rp. 508.844.260	485.466.413	95,41%
5	2024	Belanja Pegawai		Rp. 10.048.878	Rp. 9.475.130	94,29%
		Belanja Barang		Rp. 262.154.590	Rp. 252.784.173	96,43%
		Belanja	SBSN	Rp. 619.000.023	Rp. 251.784.754	40,59%
		Modal	RM	Rp. 3.696.394	Rp. 3.696.254	100%
		Total		Rp. 894.899.885	Rp. 517.215.312	57,796%

Sumber: Data Sub Bagian TU yang telah diolah

1.1.4.5 EVALUASI CAPAIAN INDIKATOR KINERJA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2020-2024

Perbandingan yang digunakan pada pembahasan ini adalah antara realisasi dengan target pada dokumen Evaluasi Akhir Periode Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapihan Kelas I Surabaya Tahun 2020-2024 yang mana terdapat perubahan pada indikator kinerja kegiatan dan target yang ditentukan. Berikut ini adalah rekapitulasi dari target dan realisasi masing-masing Indikator Kinerja Kegiatan tahun 2020 dan 2021-2024.

Tabel 1. 19 Rekapitulasi Capaian IKK 2020

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target	Realisasi	Capaian
1	Meningkatnya KONEKTIVITAS prasarana di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Jumlah Panjang pembangunan jalur kereta api baru dan reaktivasi yang selesai (KM'SP)		Km'sp	-	-	-
2	Meningkatnya KAPASITAS prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Jumlah Panjang pembangunan jalur ganda kereta api perkotaan (KM'SP)		Km'sp	24,00	24,00	100
		Jumlah panjang peningkatan jalur kereta api (KM'SP)		Km'sp	53,00	53,00	100
3	Meningkatnya KINERJA PELAYANAN lalu lintas dan angkutan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Jumlah angkutan kereta api penumpang di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (Penumpang)		Penumpang	10,621,401	7,516,493	70.77
		Jumlah angkutan kereta api barang di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (TON)		Ton	1,673,196	2,096,447	125.30

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Target	Realisasi	Capaian
4	Meningkatnya KESELAMATAN transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Persentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Timur (Tabrakan KA dengan KA, Anjlokkan, Terguling, Terbakar)		%	100	100	100
		Jumlah lokasi dan kegiatan peningkatan keselamatan		Kegiatan/ Lokasi	4	4	100
5	Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Persentase penyerapan anggaran (%)		%	92	94,36	102,57%
		Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian (Rupiah)		Rp	Rp. 302,878,702	Rp. 302,878,702	100%

Sumber: Data Sub Bagian TU yang telah diolah

Pada tabel dibawah ini menampilkan data rekapitulasi capaian kinerja per indikator kinerja kegiatan dari tahun 2021-2024. Secara umum indikator kinerja kegiatan balai Teknik perkeretaapian kelas I Surabaya tidak banyak berubah, hanya terdapat penambahan 2 indikator kinerja kegiatan pada sasaran kinerja (5) pada tahun 2023, penjelasan lebih lanjut dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1. 20 Rekapitulasi Capaian IKK 2021-2024

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Pencapaian Indikator Kinerja							
				2021		2022		2023		2024	
				Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
1	Meningkatnya KONEKTIVITAS prasarana di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Rasio Konektivitas Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Rasio	0,24	0,24	0,33	0,33	0,33	0,375	0,375	0,375
2	Meningkatnya KAPASITAS prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI Kategori I dan II di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	%	96	97	97	97	97	98,39	98,4	98,02
		Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	%	39	39	39	39	42,7	42,7	37,9	37,9

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Pencapaian Indikator Kinerja							
				2021		2022		2023		2024	
				Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
3	Meningkatnya KINERJA PELAYANAN lalu lintas dan angkutan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Pemenuhan target angkutan KA di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	%	36	40,16	61	71	108	111	152	155
4	Meningkatnya KESELAMATAN transportasi kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Persentase penurunan kecelakaan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	%	100	0	100	0	100	97,62	100	98,71
5	Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	%	99	99	99	99	82	88,48	88,5	95,07

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Pencapaian Indikator Kinerja							
				2021		2022		2023		2024	
				Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi	Target	Realisasi
	GOVERNMENT di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Persentase Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	135	100	100	100	214	100	100
		Penilaian AKIP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Nilai	-	-	-	-	81	82.45	82,5	83,35
		Tingkat Maturitas SPIP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Level	-	-	-	-	3	3	3	3

Sumber: Data Sub Bagian TU yang telah diolah

1. IKK 1 RASIO KONEKTIVITAS

Nilai capaian rasio keterhubungan antar wilayah selama periode Tahun 2020-2024 cenderung mengalami trend yang positif dengan capaian di tahun 2024 sebesar 0,375 (pencapaian 100% dari target kinerja kegiatan)

Gambar 1. 6 Capaian IKK 1 Rasio Konektivitas



Pada tahun 2021 penetapan target dan realisasi masih termasuk konektivitas jalur KA yang ada di Sulawesi Selatan, namun pada tahun 2022 mengalami perbedaan dikarenakan sudah terbentuknya Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sulawesi Selatan sehingga beberapa kegiatan PKN/PKW/PSN/KSN/Pelabuhan/Bandara dipindah ke BPKASS. Sehingga pencapaian kinerja rasio konektivitas antar wilayah di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya mencakup total 32 PKN/PKW/Simpul Transportasi baru terhubung sebanyak 12 daerah yaitu Malang, Gerbangkertasusila, Bojonegoro, Madiun, Jember, Banyuwangi, Probolinggo, Blitar, Pasuruan, Tulungagung, Kediri serta Pelabuhan Tanjung Perak. Dengan 12 wilayah yang sudah terhubung dengan jaringan kereta api, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya berkontribusi sebesar 17,64% terhadap target nasional Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Sampai dengan akhir periode tahun 2024 tidak terdapat kegiatan yang bertujuan untuk menambah nilai rasio konektivitas di Jawa Timur yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya. Adapun 1 kegiatan pengaktifan kembali jalur kereta api menuju Stasiun Kalimas yang terintegrasi dengan Terminal Peti Kemas, terakhir kali beroperasi pada tahun 2016 kegiatan ini dilakukan oleh PT.KAI.

Guna mendukung indikator kinerja kegiatan rasio konektivitas, telah dilakukan kegiatan koordinasi penyusunan Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 dengan *stake holder* lain (crosscutting) yaitu dinas kabupaten/kota dan dinas perhubungan Provinsi Jawa Timur.

Adanya indikator rasio konektifitas antar wilayah dengan penambahan keterhubungan jaringan jalur dan layanan kereta api diharapkan dapat menghasilkan (*outcome*) diantaranya:

- a) Peningkatan mobilitas penduduk berupa kemampuan masyarakat untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain dengan lebih mudah dan efisien.
- b) Pengurangan biaya logistic dengan pengiriman barang yang efisien dan distribusi cepat dengan dukungan integrasi antar moda.
- c) Peningkatan ekonomi wiayah dan kualitas hidup masyarakat dengan kemudahan mendapatkan akses dan pilihan lebih banyak.

Adapun upaya peningkatan kinerja terhadap pencapaian rasio konektivitas antar wilayah pada periode selanjutnya adalah:

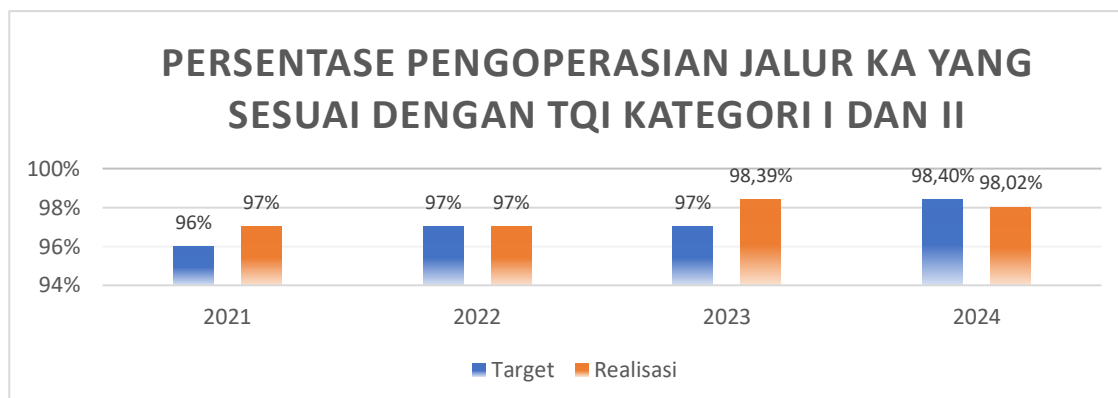
- a) Melakukan koordinasi lebih lanjut terhadap program/kegiatan konektivitas yang dapat meningkatkan konektivitas antar wilayah yang terhubung dengan jalur dan layanan kereta api
- b) Evaluasi dan identifikasi secara komprehensif terkait potensi konektivitas jaringan jalur dan layanan.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap/kebijakan, aktivitas/anggaran serta penempatan jabatan/ pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja antara lain:

- a) Penyesuaian strategi kebijakan melalui percepatan penyelesaian regulasi teknis di bidang perkeretaapian yang disesuaikan dengan perkembangan lingkungan strategis di Jawa Timur
- b) Penyusunan aktivitas/anggaran dengan melakukan pengusulan Kembali pada RKA tahun selanjutnya, mendorong alternatif pendanaan kegiatan pendukung pencapaian konektivitas.
- c) Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui kegiatan Pendidikan dan pelatihan/ bimbingan teknis untuk SDM, inspektur/penguji /teknis lainnya untuk peningkatan pengawasan kegiatan, pembangunan prasarana mendukung konektivitas perkeretaapian.

2. IKK 2 PERSENTASE PENGOPERASIAN JALUR KA YANG SESUAI DENGAN TQI KATEGORI I DAN II

Gambar 1. 7 Capaian IKK 2 Persentase Pengoprasian Jalur KA yang Sesuai Dengan TQI Kategori I Dan II



Realisasi indikator kinerja kegiatan persentase pengoprasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II setiap tahunnya mengalami pertumbuhan yang positif. Capaian tahun 2024 sebesar 98,02% atau sepanjang 1.233,439 Km'sp telah memenuhi kategori I dan II pada indeks pengukuran jalur KA.

Pada tahun 2024 terdapat beberapa kegiatan pendukung indikator kinerja kegiatan persentase pengoprasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II antara lain

- Pembangunan Jalur Ganda KA antara stasisun Sepanjang – Stasiun Mojokerto yang sudah selesai 100% dan telah beroperasi.
- Peningkatan Jalur KA segmen Jember – Kalisat yang mencapai progress fisik 55,23%. Hal ini menjadikan salah satu penyebab menurunnya realisasi Indikator Kinerja Kegiatan (2).
- Peningkatan Jembatan KA BH 613 Km 173+571 segmen Kras-Ngadiluwih dan BH 275 Km 64+826 segmen Temuguruh-Singojuruh yang mencapai progress fisik sebesar 88,30% Hal ini menjadikan salah satu penyemang menurunnya realisasi Indikator Kinerja Kegiatan (2).

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain:

- Keterhubungan dalam pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana perkeretaapian pada jalur kereta api di wilayah Jawa Timur, diantaranya dengan koordinasi pihak internal (Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan, Balai Pengujian) dan pihak eksternal (PT.KAI).
- Melakukan koordinasi dengan instansi terkait atas kegiatan yang telah selesai dilakukan.

Upaya peningkatan Indikator Kinerja Kegiatan persentase pengoprasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II pada periode berikutnya, antara lain:

- a) Melakukan koordinasi dalam persiapan penyelenggaraan IMO agar dapat melakukan perawatan dengan tepat guna.

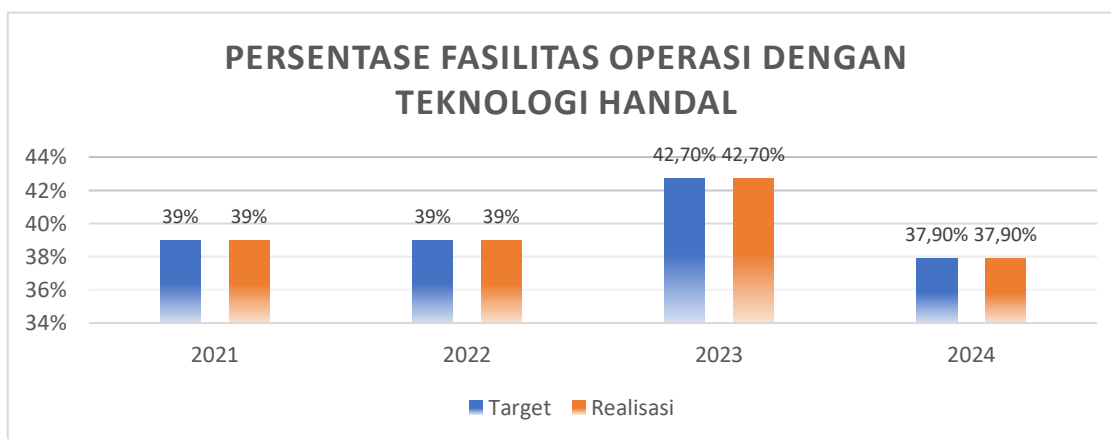
Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja, antara lain:

- a) Penyesuaian strategi kebijakan melalui
- b) Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung persentase pengoprasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan Kembali pada RKA tahun selanjutnya.
- c) Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui penempatan/penugasan inspektur guna mendukung pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian.

3. IKK 3 PERSENTASE FASILITAS OPERASI DENGAN TEKNOLOGI HANDAL

Nilai capaian fasilitas operasi dengan teknologi handal selama 5 tahun 2020-2024 setiap tahunnya tercapai sesuai target (capaian 100%). Upaya agar capaian tetap terjaga antara lain; melakukan pengawasan terhadap fasilitas operasi yang ada di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya dan melakukan usulan kegiatan guna mendukung capaian Indikator Kinerja Kegiatan persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal.

Gambar 1. 8 Capaian IKK 3 Persentase Fasilitas Operasi Denan Teknologi Handal



Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah mempehatikan data/kinerja hubungan dengan bidang lain (crosscutting) antara lain:

- a) Keterhubungan dalam pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana perkeretaapian pada fasilitas operasi di wilayah Jawa Timur, diantaranya dengan koordinasi pihak internal (Direktorat Prasarana Perkeretaapian dan Balai Pengujian) dan pihak eksternal (PT.KAI)
- b) Keterhubungan dalam pelaksanaan kegiatan peningkatan persinyalan dan fasilitas operasi dengan sektor swasta sebagai sektor yang membangun.

Upaya peningkatan kinerja terhadap persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal pada periode berikutnya yaitu diantaranya sebagai berikut:

- a) Melakukan pengusulan kegiatan yang dapat mendukung tercapainya target dari indikator kinerja kegiatan persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal
- b) Melanjutkan kegiatan pengawasan dan monitoring terhadap fasilitas operasi perkeretaapian di wilayah Jawa Timur.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja, antara lain:

- a) Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penyipaan kebutuhan data teknis terkait fasilitas operasi perkeretaapian secara lengkap dan berkoordinasi dengan pihak internal maupun eksternal.
- b) Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung fasilitas operasi dengan teknologi handal yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan Kembali pada RKA tahun selanjutnya.
- c) Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui penempatan/penugasan inspektur guna mendukung pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian.

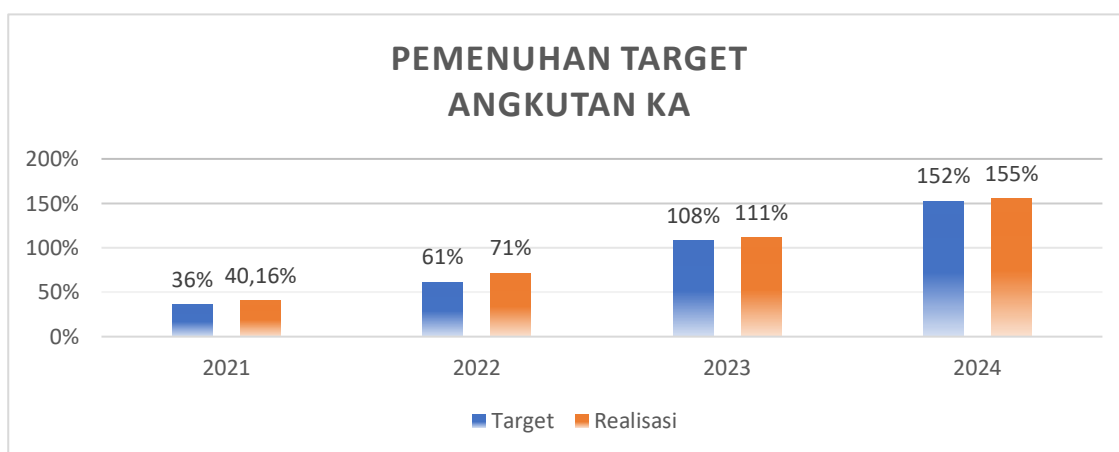
4. IKK 4 PEMENUHAN TARGET ANGKUTAN KA

Jumlah realisasi angkutan penumpang dan barang kereta api dari tahun 2020-2024 cenderung selalu meningkat setiap tahunnya, dengan akumulasi penumpang sebanyak 80.323.925 dan barang sebanyak 12.618.590, dengan realisasi seperti ini target dari renstra periode 2020-2024 telah berhasil tercapai baik yang penumpang maupun barang.

Faktor yang menyebabkan keberhasilan pada capaian kinerja pemenuhan target angkutan kereta api diantaranya:

- a) Telah selesainya pembangunan jalur ganda KA lintas selatan Jawa sampai stasiun sepanjang, yang membuat frekuensi perjalanan kereta meningkat, dan sebanding dengan realisasi capaian jumlah penumpang.
- b) Peningkatan minat masyarakat terhadap angkutan kereta api yang dikarenakan inovasi terhadap layanan kereta api contohnya perpanjangan rute perjalanan KA dan stimulasi pemberian subsidi *Public Service Obligation* (PSO) yang terus meningkat.

Gambar 1. 9 IKK 4 Pemenuhan Target Angkutan KA



Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain hubungan kerja/*crosscutting* terkait peningkatan angkutan penumpang kereta api dengan koordinasi dengan operator melalui kegiatan pengawasan pengoprasian perkeretaapian dan pelaksanaan survei terhadap minat masyarakat terhadap moda transportasi perkeretaapian. Indikator Kinerja Kegiatan Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api ini diharapkan dapat menghasilkan *outcome* sebagai berikut:

- a) Pengurangan kepadatan/kemacetan lalu lintas jalan raya serta pengurangan emisi gas rumah kaca khususnya di wilayah perkotaan dengan meningkatnya penggunaan transportasi umum massal kereta api dibandingkan dengan penggunaan kendaraan pribadi.

- b) Peningkatan minat investasi infrastruktur perkeretaapian dengan tingginya *demand* penggunaan transportasi kereta api, termasuk dukungan pengembangan dan peningkatan jalur, stasiun, dan fasilitas layanan lainnya.

Upaya mempertahankan dan meningkatkan capaian kinerja pada periode mendatang, antara lain:

- a) Melakukan pengawasan terhadap pengoprasian perkeretaapian guna memastikan layanan sesuai dengan ketentuan yang tertera pada peraturan perundang-undangan.
- b) Melakukan pemantauan angkutan kereta api, baik penumpang dan barang guna memastikan tercapainya target yang telah ditetapkan.

Beberapa hal penyesuaian terhadap strategi /kebijakan dan aktivitas/anggaran untuk mendukung pencapaian indikator kinerja kegiatan, diantaranya:

- a) Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penyesuaian rancangan Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 terkait prediksi target angkutan penumpang dan barang dengan Analisa dan data.
- b) Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung peningkatan layanan angkutan kereta api yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan Kembali pada RKA tahun selanjutnya.

5. IKK 5 PERSENTASE PENURUNAN KECELAKAAN KERETA API

Nilai capaian persentase penurunan kecelakaan kereta api selama periode 2020-2024 cenderung mengalami penurunan, setelah pada tahun 2022 terjadi lonjakan kejadian (4 kecelakaan) lalu turun menjadi 1 kejadian didua tahun berikutnya. Dari seluruh kejadian (8 kecelekaan) yang terjadi di Jawa Timur mayoritas termasuk ke dalam jenis kecelakaan anjlokan kereta, dan 1 kecelakaan yang termasuk kebakaran.

Upaya peningkatan kinerja persentase penuruanan kecelakaan kereta api pada periode mendatang, antara lain:

- a) Penyampaian himbauan keselamatan mengacu pada hasil identifikasi bahaya, penilaian dan pengendalian risiko (IBPPR), termasuk pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi keselamatan perkeretaapian.

- b) Peningkatan kompetensi SDM regulator melalui bimbingan teknis/pelatihan bidang keselamatan perkeretaapian untuk mendukung pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian

Gambar 1. 10 Capaian IKK 5 Persentase Penurunan Kecelakaan Kereta Api



Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain:

- a) Pelaksanaan pengawasan keselamatan perkeretaapian serta pemantauan terhadap tindak lanjut rekomendasi hasil pengawasan keselamatan perkeretaapian membutuhkan data dan kinerja operator perkeretaapian.
- b) Pelaksanaan bimbingan teknis/Pendidikan dan pelatihan SDM perkeretaapian dengan Lembaga Pendidikan.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran, serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

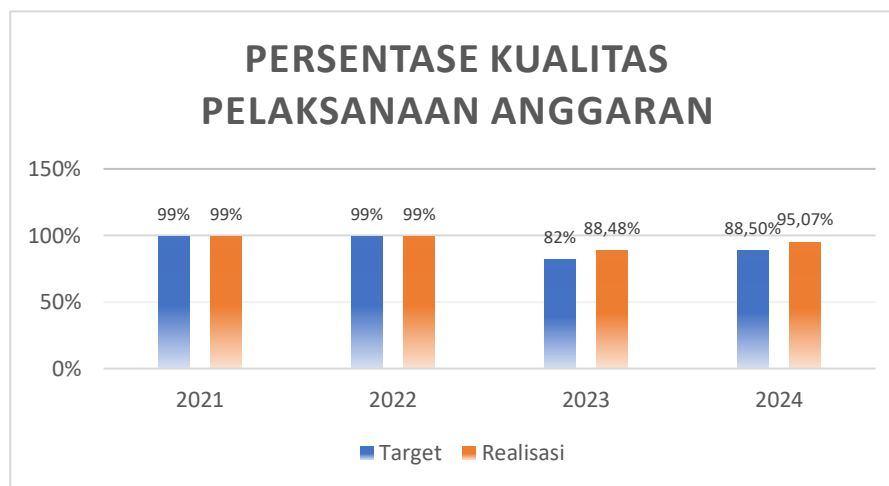
- a) Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penyiapan kebutuhan data teknis terkait kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian secara lengkap dengan koordinasi dengan operator perkeretaapian sebagai acuan penyusunan program Persentase Penurunan Kecelakaan Kereta Api.
- b) Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung Persentase Penurunan Kecelakaan Kereta Api yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan Kembali pada RKA tahun selanjutnya.

- c) Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui penempatan/penugasan inspektur guna mendukung pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian.

6. IKK 6 PERSENTASE KUALITAS PELAKSANAAN ANGGARAN

Nilai capaian Indikator Kinerja Kegiatan Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran ini diperoleh dari Nilai Kinerja Anggaran (NKA), yang penilaiannya penjumlahan 50% dari nilai pelaksanaan anggaran dan 50% nilai perencanaan anggaran. Dalam periode Tahun 2020-2024 Indikator Kinerja Kegiatan Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran ini mampu untuk melampaui target yang telah ditentukan, dengan capaian kinerja rata-rata mencapai 100% yang mana artinya setiap tahunnya Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya mampu untuk merealisasikan target yang telah ditetapkan.

Gambar 1. 11 Capaian IKK 6 Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran



Upaya peningkatan kinerja pada indikator kinerja kegiatan persentase kualitas pelaksanaan anggaran pada periode mendatang adalah dengan tetap memperhatikan aturan perhitungan yang berlaku, melakukan perencanaan anggaran dan pelaksanaan anggaran optimal.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) yaitu dengan Melakukan koordinasi dengan pihak eksternal maupun internal agar capain kinerja mampu mencapai target yang telah ditetapkan.

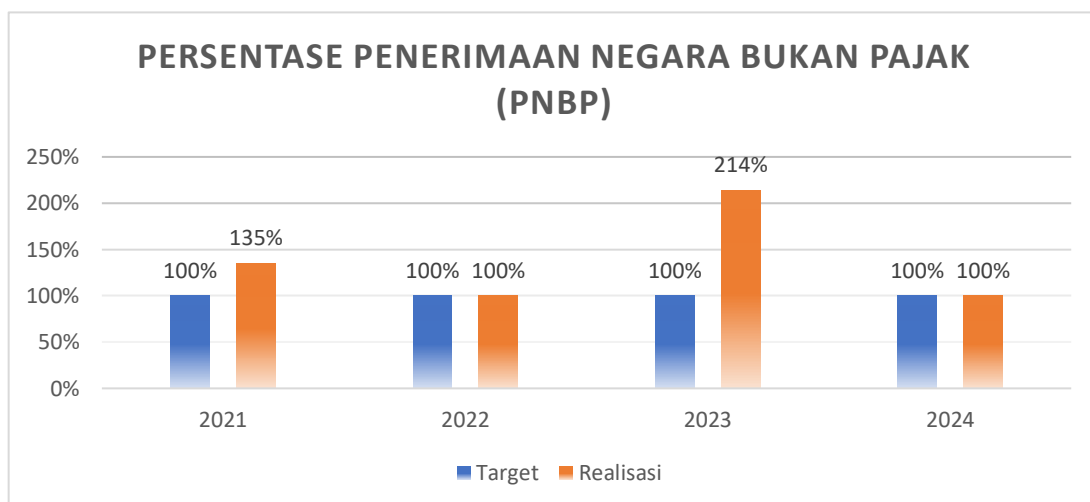
Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran, serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

- a) Penyesuaian strategi/kebijakan melalui pelaksanaan kegiatan perencanaan anggaran dengan komprehensif.
- b) Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung Persentase Penurunan Kecelakaan Kereta Api yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan Kembali pada RKA tahun selanjutnya.
- c) Penyesuaian penempatan Jabatan/Pegawai melalui penempatan pegawai yang berkompeten guna mendukung peningkatan nilai Persentase Kualitas Perencanaan Anggaran

7. IKK 7 PERSENTASE REALISASI PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP)

Selama periode tahun 2020-2024 capaian kinerja indikator Persentase realisasi PNBP terpenuhi sesuai dengan target yang telah ditetapkan.dengan perolehan PNBP yang meningkat setiap tahunnya dengan perolehan pada akhir tahun 2024 sebesar Rp.848.581.757,-. PNBP yang diperoleh di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya berasal dari berbagai sumber, antara lain; pemindah tanganan BMN, penerimaan Kembali belanja pegawai dari tahun anggaran yang lalu, denda penyelesaian pekerjaan, penerimaan Kembali belanja modal tahun anggaran yang lalu, dan pengembalian kelebihan bayar atas temuan BPK.

Gambar 1. 12 Capaian IKK 7 Persentase Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)



Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan kerja dengan bidang lain (*Crosscutting*) antara lain pelaksanaan tindak

lanjut hasil dari evaluasi BPK atas kelebihan bayar dan melakukan pembayaran PNBPNP ke Direktorat Jenderal Anggaran melalui aplikasi Sistem Informasi PNBPNP Online (SIMPONI)

Upaya untuk peningkatan capaian kinerja pada periode mendatang antara lain adalah sebagai berikut:

- a) Melakukan optimalisasi pada barang hasil bongkaran pekerjaan yang telah selesai dilaksanakan guna menambah nilai PNBPNP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- b) Melakukan optimalisasi pada Barang Milik Negara (BMN) prasarana perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya guna mendongkrak perolehan PNBPNP.

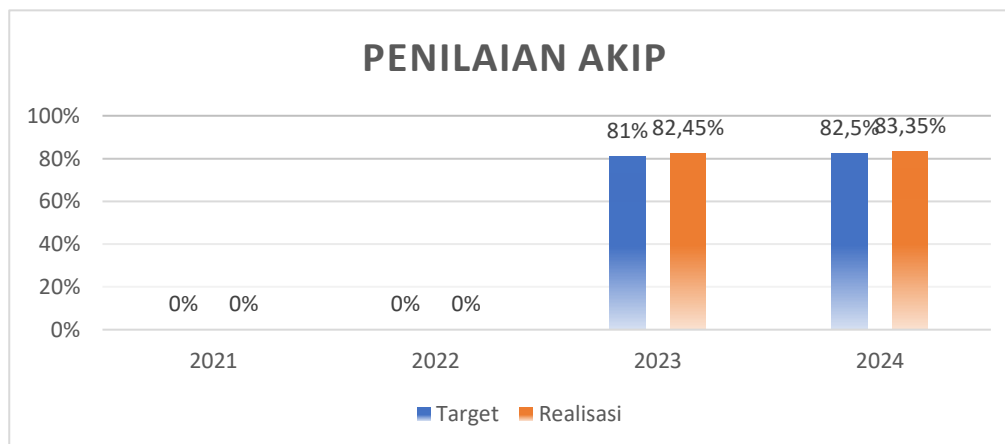
Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja diantaranya:

- a) Penyesuaian strategi/kebijakan melalui pengusulan penghapusan material bongkaran hasil pekerjaan yang telah dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- b) Penyesuaian aktivitas dan anggaran dengan melakukan inventarisasi dan identifikasi Barang Milik Negara yang ada di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya agar dapat dilakukan penilaian harga, lalu diusulkan untuk penghapusan.
- c) Penyesuaian penempatan/pegawai melalui pelatihan atau diklat untuk meningkatkan kompetensi pegawai dalam mengelola asset negara secara efisien transparan dan akuntabel.

8. IKK 8 NILAI AKIP

Indikator Kinerja Kegiatan Nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) ini baru dilaksanakan di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya pada tahun 2023, dengan realisasi selama 2 tahun 2023-2024 selalu memenuhi target dan meningkat. Dengan nilai pada tahun 2023 sebesar 82,45 dari target yang ditetapkan yaitu sebesar 81, dan pada tahun 2024 memperoleh nilai sebesar 83,35 dari target yang telah ditetapkan yaitu sebesar 82,45.

Gambar 1. 13 Capaian IKK 8 Penilaian AKIP



Pada penilaian AKIP ini terdapat 4 komponen utama yang dinilai yaitu; perencanaan kinerja, pengukuran kinerja, pelaporan kinerja, evaluasi akuntabilitas kinerja internal. Yang diukur berdasarkan keberadaan, kualitas dan pemanfaatan keempat komponen tersebut.

Berdasarkan uraian diatas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan kerja dengan bidang lain (*Crosscutting*) antara lain pelaksanaan koordinasi dengan Inspektorat Jenderal dalam hal penilaian Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dikarenakan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya menjadi sampel untuk lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Upaya dalam peningkatan capaian kinerja periode mendatang guna membuat nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah semakin baik, antara lain:

- a) Melakukan penyusunan dokumen-dokumen yang akan dilakukan penilaian dengan secara seksama dan memperhatikan berbagai hal.
- b) Melakukan pengelompokan dokumen yang telah dibuat kedalam penyimpanan khusus, agar mudah saat dilakukan penilaian.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran, serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja diantaranya:

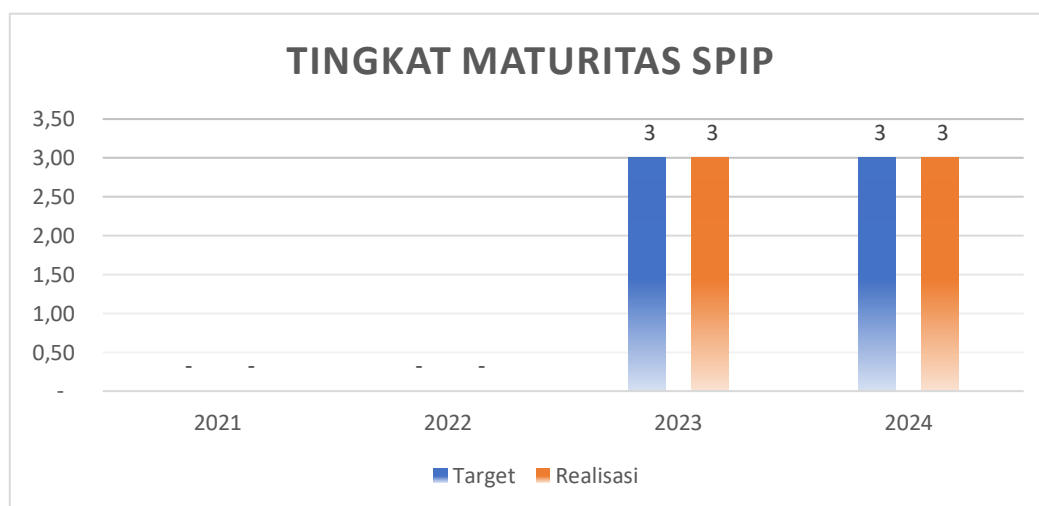
- a) Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penetapan kebijakan berpedoman dan mengimplementasikan SAKIP berdasarkan peraturan yang berlaku dan melakukan sosialisasi untuk tiap seksi di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya untuk bertanggung jawab atas SAKIP.

- b) Penyesuaian aktivitas dan anggaran melalui pengalokasian penyimpanan awan untuk dokumen yang akan dinilai.
- c) Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui pelatihan kepada pegawai untuk membantu mendongkrak nilai AKIP.

9. IKK 9 TINGKAT MATURITAS SPIP

Indikator Kinerja Kegiatan Tingkat Maturitas SPIP (Sistem Pengendalian Intern Pemerintah) ini baru dilakukan di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya pada tahun 2023, dengan realisasi selama 2 tahun 2023-2024 selalu memenuhi target. Untuk pengukuran tingkat SPIP ini yang berjalan ada mengikuti nilai Direktorat Jenderal Perkeretaapian , belum dilakukan pada masing masing unit kerja.

Gambar 1. 14 Capaian IKK 9 Tingkat Maturitas SPIP



Berdasarkan uraian diatas terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan kerja dengan bidang lain (*Crosscutting*) antara lain pelaksanaan kegiatan koordinasi dalam penilaian SPIP yang dilakukan oleh BPKP dan dengan Inspektorat Jenderal dalam pelaksanaan penilaian internal Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Upaya yang dapat dilakukan dalam peningkatan capaian kinerja periode mendatang guna membuat nilai tingkat maturitas SPIP semakin baik, antara lain:

- a) Melakukan kegiatan pemantauan terhadap pelaksanaan SPIP secara rutin dan berkala untuk memastikan pelaksanaan berjalan sesuai rencana.

- b) Melakukan pengisian dan pemenuhan data dukung yang dibutuhkan dalam kegiatan Evaluasi Penilaian Mandiri Maturitas SPIP yang terintegrasi

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran, serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja diantaranya:

- a) Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penetapan kebijakan dan mengimplementasikan SPIP berdasarkan peraturan yang berlaku dan melakukan sosialisasi untuk tiap seksi di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya untuk bertanggung jawab atas SPIP
- b) Penyesuaian aktivitas dan anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung Persentase Penurunan Kecelakaan Kereta Api yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan Kembali pada RKA tahun selanjutnya.
- c) Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui penempatan pegawai yang berkompeten dalam menangani kegiatan yang berkaitan dengan SPIP.

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 ISU STRATEGIS

Isu strategis transportasi nasional secara jelas dan komprehensif sudah tercantum di dalam dokumen Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 termasuk isu strategis transportasi perkeretaapian dan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029. Pada isu strategis ini menjadi bahan dalam mengidentifikasi arah kebijakan strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya dalam upaya menyelesaikan isu strategis yang dihadapi selama 5 tahun mendatang. Berikut ini disampaikan isu strategis transportasi perkeretaapian di wilayah Jawa Timur:

- a) Realisasi rasio konektivitas transportasi di wilayah Jawa Timur yang pada tahun 2024 baru sekitar 0,375 yang dapat diartikan secara harfiah bahwa baru 37,5% dari kebutuhan konektivitas transportasi Jawa Timur (moda kereta api) yang telah terpenuhi. Rasio konektivitas yang rendah pada moda transportasi perkeretaapian menunjukkan posisi moda transportasi perkeretaapian sebagai pendukung jaringan jalan dalam menjangkau semua pusat kegiatan yang masih belum optimal.

Diperlukan adanya upaya peningkatan konektivitas transportasi nasional khususnya di wilayah Jawa Timur yang cukup signifikan dalam 5 tahun ke depan, dengan berbagai tantangan terkait keterbatasan pendanaan pemerintah untuk mencapai target peningkatan konektivitas. Penyediaan transportasi perkeretaapian melalui pembangunan jaringan perkeretaapian selama 5 tahun kedepan akan terhambat, dikarenakan lebih berfokus pada optimalisasi pemanfaatan infrastruktur jaringan perkeretaapian yang sudah ada melalui peningkatan jaringan dan pelayanan perkeretaapian.

- b) Kualitas integrasi jaringan transportasi umumnya dilihat dari bagaimana efisiensi dalam proses perpindahan moda di simpul-simpul transportasi untuk mewujudkan jaringan transportasi multimoda nasional yang efektif dan efisien sebagaimana diharapkan dalam Sistranas (KM 49 Tahun 2005) maupun Sislognas (Perpres No 26 Tahun 2012). Untuk transportasi penumpang, khususnya di Kawasan perkotaan, permasalahan waktu dan biaya akses masih menjadi permasalahan yang menghambat pemanfaatan moda angkutan umum perkotaan.

Tantangan utama dalam peningkatan integrasi transportasi di Jawa Timur adalah masih tingginya minat masyarakat dalam menggunakan kendaraan pribadi, kondisi tersebut dapat berpotensi menyebabkan terhambatnya integrasi dan pengembangan transportasi multimoda.

- c) Capaian tingkat keselamatan transportasi pada sistem angkutan perkeretaapian khususnya di Jawa Timur masih belum tercapainya *Zero Accident* dan *Zero Incident* yang pada periode Renstra sebelumnya masih terdapat kecelakaan yang disebabkan oleh faktor internal. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian kedepannya perlu diupayakan dengan memastikan penerapan regulasi keselamatan dan keamanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan sosialisasi publik kepada pengguna transportasi dan masyarakat terkait pentingnya keselamatan.
- d) Ketersediaan sumber daya juga menjadi salah satu hal yang masuk kedalam isu strategis, karena untuk dapat menjalankan tata Kelola penyelenggaraan bidang transportasi dan menghasilkan stok infrastruktur dan jaringan pelayanan yang memadai untuk menghasilkan konektivitas, pelayanan, serta keselamatan dan keamanan transportasi yang mampu mendukung pembangunan nasional di segala bidang diperlukan penyediaan sumber daya, baik SDM maupun pendanaan.

Memperhatikan *trend* kebutuhan SDM transportasi sesuai tantang ke depan diperlukan upaya untuk memenuhi kebutuhan SDM sesuai jumlah dan kompetensi berdasarkan Analisis Beban kerja (ABK), menambah proporsi jumlah SDM yang memiliki sertifikat Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) sesuai kebutuhan teknis operasional di lapangan dan penempatan SDM dalam organisasi, meningkatkan profesionalitas dan kompetensi SDM Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya melalui diklat maupun bentuk peningkatan pengetahuan dan pengalaman lainnya.

Pendanaan APBN bidang transportasi yang terbatas dan adanya kebijakan efisiensi anggaran dari Presiden berdampak signifikan terhadap ketersediaan anggaran untuk pelaksanaan kegiatan strategis yang telah direncanakan. Untuk itu diperlukan adanya peningkatan pendanaan dan pembiayaan sector transportasi non APBN melalui pelibatan swasta dan pemerintah daerah.

- e) Transformasi digital merupakan kebutuhan strategis dalam mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya. Pemanfaatan teknologi informasi yang belum sepenuhnya terintegrasi, keterbatasan sistem informasi teknis perkeretaapian yang berbasis data *real-time*, serta masih dominannya proses kerja manual menjadi kendala dalam peningkatan efektivitas pengawasan, pelayanan teknis, dan pengambilan keputusan manajerial. Seiring dengan meningkatnya kompleksitas pembangunan dan pengoperasian prasarana serta sarana perkeretaapian, diperlukan sistem teknologi informasi yang andal, terintegrasi, dan berkelanjutan untuk mendukung tata kelola organisasi yang efektif, transparan, dan akuntabel. Selain itu, keterbatasan kompetensi sumber daya manusia di bidang teknologi informasi dan keamanan data menjadi tantangan strategis dalam mendukung penerapan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE). Oleh karena itu, penguatan teknologi dan informasi diarahkan pada pengembangan dan integrasi sistem informasi teknis perkeretaapian, peningkatan infrastruktur TIK, penguatan keamanan data, serta peningkatan kapasitas SDM digital guna mendukung pencapaian sasaran strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya secara berkelanjutan.

1.2.2 PERMASALAHAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Dalam melaksanakan tugas dan fungsinya Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya pasti terdapat hambatan dan permasalahan, tetapi harus mampu untuk menyesuaikan diri dan berinovasi. Sehubungan dengan hal tersebut, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya perlu mengidentifikasi permasalahan pada dokumen Renstra Tahun 2025-2029 sebagai acuan dalam menyusun strategi sesuai tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya sebagai regulator sector perkeretaapian. Beberapa isu strategis berkaitan dengan transportasi perkeretaapian di wilayah Jawa Timur, antara lain:

- a) Kondisi prasarana perkeretaapian yang ada saat ini, rata rata sudah berumur diatas 50 tahun. Seperti pada 2 buah terowongan di Daop 9 jember yaitu garahan (123 tahun) dan mrawan (115 tahun) dan 2 buah terowongan di Daop 8 Surabaya yaitu karangkates I (55 tahun) Karangkates II (55 tahun). Namun yang perlu diperhatikan adalah 2 terowongan di Daop 9, dikarenakan sudah terdapat permasalahan yang berlanjut, sehingga dibutuhkan untuk pembuatan terowongan baru.
- b) Sektor keselamatan juga menjadi permasalahan yang ada di Wilayah Jawa Timur juga, keselamatan perjalanan kereta yang terhindar dari kecelakaan (anjlokkan, kebakaran, tabrakan KA-KA, terguling), keselamatan di perlintasan sebidang, dan juga daerah rawan. Dengan menjamin keselamatan perjalanan kereta, akan meningkatkan minat masyarakat menggunakan moda angkutan transportasi kereta api.
- c) Terbatasnya jumlah Sumber Daya Manusia yang memiliki sertifikasi kompetensi bidang perkeretaapian. Sehingga diperlukannya pelatihan untuk Sumber Daya Manusia perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- d) Keterbatasan peralatan pengujian sarana dan prasarana untuk melakukan tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya yaitu berupa pengawasan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.
- e) Tidak terlaksananya program di RPJMN 2020-2024 yang terkait konektivitas dan infrastruktur logistic (kereta menuju teluk lamong, kereta bandara juanda) hal ini menjadikan perhatian dikarenakan nilai konektivitas di wilayah Jawa Timur yang masih rendah

- f) Penganggaran yang tidak sesuai dengan kebutuhan untuk kegiatan di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, ataupun anggaran ditahun berjalan terkena kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir efisiensi anggaran.
- g) Terdapat juga faktor eksternal yang menjadi permasalahan transportasi perkeretaapian, yaitu perubahan iklim yang terjadi pada saat pergantian musim. Hal ini menjadikan dapat bertambahnya daerah rawan yang sebelumnya tidak terdeteksi di Jawa Timur, ini dapat mengganggu operasional kereta api.
- h) Belum mampunya moda transportasi kereta api untuk mengurai kemacetan yang terjadi di wilayah perkotaan Jawa Timur, yang mana menimbulkan banyak titik kemacetan.

1.2.3 PELUANG DAN TATANGAN SERTA PENUANGAN RISIKO

Di dalam dokumen Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029, diinventarisasi peluang dan tantangan penyelenggaraan transportasi nasional dan perkeretaapian yang perlu diidentifikasi potensi risikonya agar dapat diantisipasi arah kebijakan penanganannya.

Risiko yang dituangkan dalam tabel tersebut merupakan landasan untuk melakukan identifikasi risiko untuk pencapaian masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya serta penetapan strategi/mitigasi penanganannya.

Tabel 1. 21 Peluang dan Tantangan Transportasi Perkeretaapian Beserta Risiko

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
Peluang Eksternal: <ul style="list-style-type: none"> Bonus demografi Indonesia Potensi pariwisata di wilayah Jawa Timur yang besar Peluang Internal: <ul style="list-style-type: none"> Sudah terdapat 1.260,770 Km'sp Jalur Kereta Api di wilayah Jawa Timur 	<ul style="list-style-type: none"> Kurangnya dukungan konektivitas transportasi perkeretaapian terhadap pusat produk di wilayah Jawa Timur Tidak tercapainya standar pelayanan minimum transportasi perkeretaapian yang mempengaruhi kepuasan public dan daya saing industri transportasi

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
<ul style="list-style-type: none"> • Daya serap tenaga kerja sektor transportasi besar. • Sudah terdapatnya satuan pelayanan di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak tercapainya target <i>Zero Accident</i> dan <i>Zero Incident</i> transportasi perkeretaapian • Lambatnya proses reformasi birkorasi di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya • Perubahan iklim yang dapat menghambat perkembangan transportasi perkeretaapian
<p>Tantangan Eksternal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tingkat urabanisasi semakin besar • Pembangunan berkelanjutan yang inklusif dan berketahanan iklim • Transformasi teknologi (Industri 4.0 dan Society 5.0) <p>Tantangan Internal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Masih rendahnya efektivitas regulasi dan kebijakan • <i>Zero Accident</i> dan <i>Zero Incident</i> transportasi perkeretaapian yang belum tercapai 	<ul style="list-style-type: none"> • Tingginya potensi gangguan teknis dan operasional transportasi perkeretaapian • Lambatnya proses transformasi teknologi untuk efisiensi dan penyesuaian tantangan persaingan dan perubahan iklim

Sumber: Data BTP Surabaya yang telah diolah

1.3 MANDAT DAN PENUGASAN

1.3.1 MANDAT PENYELENGARAAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya mempunyai tugas dan fungsi sesuai dalam Peraturan Menteri No PM 36 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian yang dipimpin oleh Kepala. Balai Teknik Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan, pemanfaatan prasarana perkeretaapian dan pengawasan penyelenggaraan sarana, dan keselamatan perkeretaapian.

Dalam implementasinya, penyelenggaraan perkeretaapian tidak terlepas dari mandat penyelenggaraan transportasi moda lain yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan unit pelaksana Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dengan unit pelaksana Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dengan unit pelaksana Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, dengan unit pelaksana Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda

Dalam hal pemerintahan daerah, terdapat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah yang menetapkan pembagian urusan antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam penyelenggaraan Perkeretaapian.

1.3.2 PENUGASAN RPJMN 2025-2029 KEPADA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN

Sektor Transportasi Perkeretaapian yang didukung dan diampu oleh Balai Teknik Perkeretaapian kelas I Surabaya difokuskan pada prioritas Nasional (PN) 3 yaitu Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja Yang Berkualitas, mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.

Dalam implementasi PN3 dalam sector Transportasi Perkeretaapian dijabarkan ke dalam Program Prioritas (PP) 03.01 Penguatan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, dengan indikator sector transportasi perkeretaapian yakni:

- 1) Jumlah Perjalanan Kereta Api
- 2) Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api
- 3) Jumlah Penumpang Angkutan perkotaan di 10 Kota Metropolitan.

Program Prioritas (PP) 03.01 sektor Transportasi Perkeretaapian dijabarkan ke dalam 2 Kegiatan Prioritas (KP), yakni:

- a. Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.02 Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Angkutan Barang. Sasaran dari KP 03.01.02 ini adalah Peningkatan

Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Angkutan Barang Yang Andal. Terdapat 3 indikator pada KP 03.01.02 yaitu indikator:

- 1) Panjang Jalur Kereta Api yang Beroperasi.
- 2) Jalur Kereta Api yang Menggunakan Persinyalan Elektrik.
- 3) Kondisi Jalur Kereta Api Sesuai Standar *Track Quality Index* (TQI) Kategori 1 dan 2.

Dalam implementasi kegiatan, Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.02 terdiri dari beberapa Proyek Prioritas (ProP), yakni:

- 1) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.01 - Pembangunan Jalur Kereta Api Antar Kota. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 2 indikator.
- 2) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.02 - Peningkatan, Pemeliharaan, Perawatan dan Pengoperasian Jaringan Prasarana Kereta Api Mendukung Aspek Keandalan dan Keselamatan. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 9 indikator.
- 3) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.03 - Penyediaan Layanan Non Komersial Kereta Api. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 1 indikator.
- 4) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.04 – Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Kereta Api. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 1 indikator.

b. Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.06 Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan. Sasaran dari KP 03.01.06 ini adalah Terwujudnya Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan. Terdapat 2 indikator pada KP 03.01.06 yaitu indikator:

- 1) Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.
- 2) Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel.

Dalam implementasi kegiatan, Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.06 terdiri dari beberapa Proyek Prioritas (ProP), yakni:

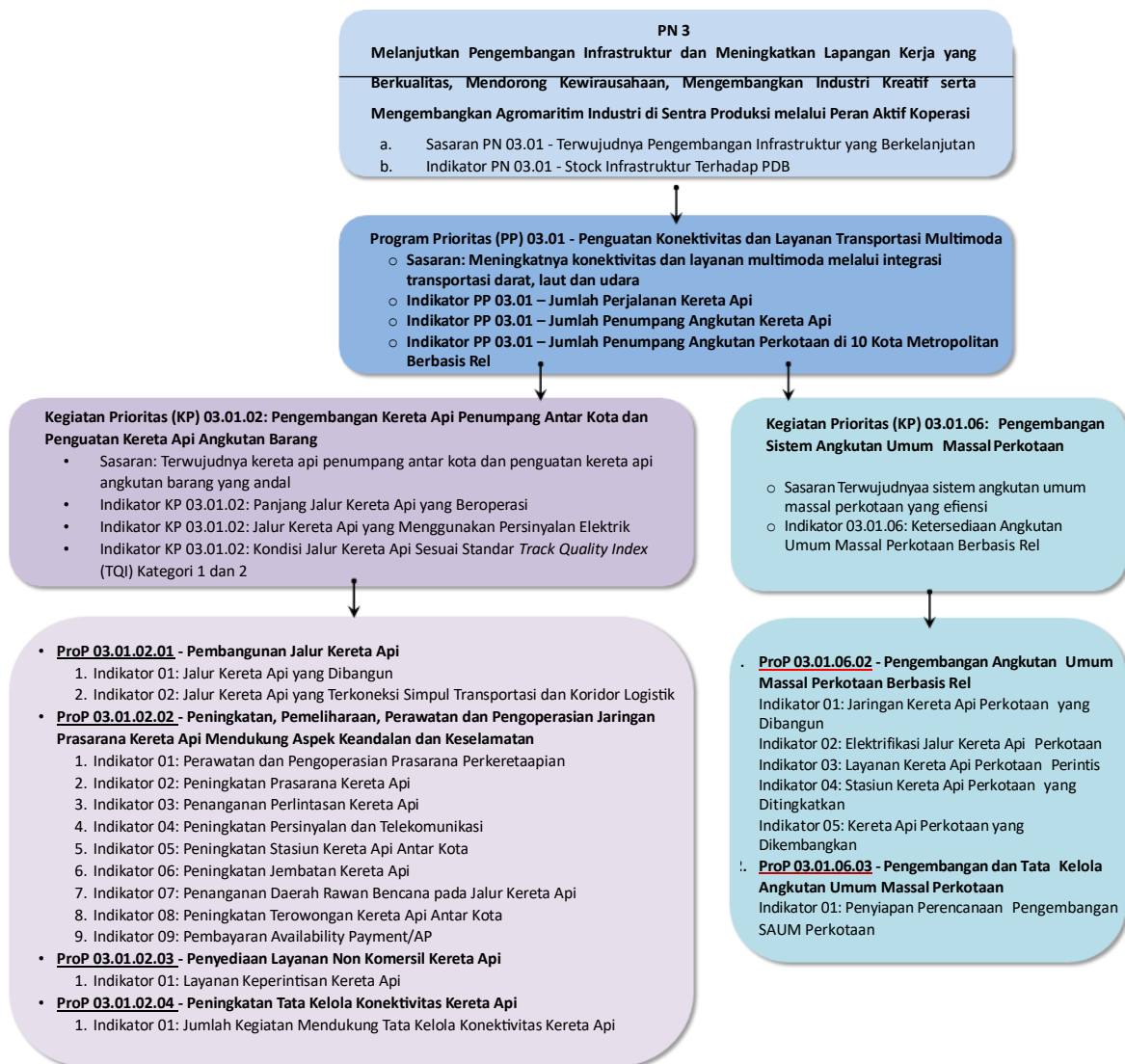
- 1) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.06.02 - Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 5 indikator.
- 2) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.06.03 - Pengembangan Tata Kelola Angkutan Umum Massal Perkotaan. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 1 indikator.

Selain penugasan RPJMN 2025-2029 yang sifatnya *mandatory* (terkait sektor transportasi perkeretaapian langsung) terdapat pula penugasan yang sifatnya dukungan (*supporting*) terhadap sejumlah agenda prioritas nasional lainnya, yakni:

- a. Dukungan terhadap PSN sektor transportasi perkeretaapian yang tercantum adalah: (1) Pembangunan Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit Koridor Timur-Barat (*Carry Over*) dan (2) Pembangunan Pelabuhan Patimban (*Carry Over*).
- b. Dukungan terhadap kawasan prioritas/pusat ekonomi yang menjadi agenda pembangunan utama pada sejumlah Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029, diantaranya: Kawasan Sentra Produksi Pangan/KSPP, Destinasi Pariwisata Nasional (DPN), KEK/KI/KPBPB, Hilirisasi, Kawasan Transmigrasi, dsb.
- c. Dukungan terhadap pelaksanaan 17 Program Prioritas dan 8 Program Hasil Terbaik Cepat dari Presiden/Wakil Presiden sebagaimana tertuang dalam RPJMN 2025 - 2029.

Berikut disampaikan target dukungan sektor transportasi Perkeretaapian terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029 pada tabel dibawah ini :

Gambar 1. 15 Dukungan Bidang Transportasi Perkeretaapian terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029



Sumber : Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Pelaksanaan dari penugasan RPJMN 2025-2029 tersebut dalam Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya dilakukan melalui IKK sebagai berikut:

1. **IKK 1** Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (Rasio);
2. **IKK 2** Kondisi jalur KA Sesuai Standart TQI Kategori 1 dan 2 (%);
3. **IKK 3** Jalur KA yang Menggunakan Persinyalan Elektrik (%);
4. **IKK 4** Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (%);
5. **IKK 5** Persentase Realisasi Perjalanan Kereta Api Perintis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (%);

6. **IKK 6** Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang (%);
7. **IKK 7** Tingkat **Keselamatan** Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (%);
8. **IKK 8** Nilai AKIP **Balai Teknik** Perkeretaapian Kelas I Surabaya (Nilai);
9. **IKK 9** Tingkat **Penerapan** Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (Nilai);
10. **IKK 10** Nilai **Kinerja** Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai);
11. **IKK 11** Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (%);
12. **IKK 12** Nilai **Pengawasan** Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (Nilai).

Namun untuk IKK 5 Persentase Realisasi Perjalanan Kereta Api Perintis tidak menjadi Indikator Kegiatan di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya karena tidak terdapat layanan kereta api perintis di Jawa Timur.

Tabel 1. 22 Target Dukungan Bidang Transportasi Perkeretaapian Terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)	Satuan	Baseline	Target				
			2025	2026	2027	2028	2029
<ul style="list-style-type: none"> • Prioritas Nasional (PN) 03 - Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi • Sasaran PN 03 – Terwujudnya Pengembangan Infrastruktur yang Berkelanjutan 							
Indikator PN: Stock Infrastruktur Terhadap PDB	%	43	46,5				48,5
<ul style="list-style-type: none"> • Program Prioritas (PP) 03.01 - Penguatan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda • Sasaran PP 03.01 – Meningkatnya Konektivitas Wilayah dan Transportasi Multimoda melalui Integrasi Transportasi Darat, Laut dan Udara 							

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)		Satuan	Baseline	Target				
				2025	2026	2027	2028	2029
	Indikator PP 03.01: Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86	0,92	0,95	0,99	1,01	1,03
	Indikator PP 03.01: Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501	519	538	558	579	601
	Indikator PP 03.01: Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685	850	870	895	925	950
	<ul style="list-style-type: none"> Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.02: Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan KA Angkutan Barang 							
	<ul style="list-style-type: none"> Sasaran KP 03.01.02 – Peningkatan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Angkutan Barang Yang Andal 							
	Indikator 03.01.02: Panjang Jalur Kereta Api yang Beroperasi	Km, kumulatif	6.880	6.928	6.928	6.937	6.937	6.985

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)		Satuan	Baseline	Target				
				2025	2026	2027	2028	2029
	Indikator 03.01.02: Jalur Kereta Api yang Menggunakan Persinyalaan Elektrik	%	63	65	66	67	68	70
	Indikator 03.01.02: Kondisi Jalur Kereta Api Sesuai Standar <i>Track</i>	%	93,85	94	95	96	97	98
	<i>Quality Index</i> (TQI) Kategori 1 dan 2							
	• Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.01 - Pembangunan Jalur Kereta Api Antar Kota							
	Indikator 01: Jalur Kereta Api yang Dibangun	Km	36	1 (berlanjut)	7 (berlanjut)	9 (berlanjut)	34 (berlanjut)	48 (berlanjut)
	Indikator 02 Jalur Kereta Api yang Terkoneksi Simpul Transportasi dan Koridor Logistik	Rute kumulatif	17	17	17	17	17	18
	• Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.02 - Peningkatan,							

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)				Satuan	Baseline	Target				
						2025	2026	2027	2028	2029
			Pemeliharaan, Perawatan dan Pengoperasian Jaringan							
			Prasarana Kereta Api Mendukung Aspek Keandalan dan Keselamatan							
			Indikator 01: Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	Lokasi	7	7	7	7	7	7
			Indikator 02: Peningkatan Prasarana Kereta Api	Lokasi	21	0	1 (berlanjut)	2 (berlanjut)	0	0
			Indikator 03: Penanganan Perlintasan Kereta Api	Unit/Lokasi	1.412	0	50 (berlanjut)	50 (berlanjut)	50 (berlanjut)	50 (berlanjut)
			Indikator 04: Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	Lokasi	3	0	3 (berlanjut)	5 (berlanjut)	4 (berlanjut)	2 (selesai)
			Indikator 05: Peningkatan Stasiun Kereta Api Antar Kota	Unit/Lokasi	-	0	0	5 (berlanjut)	3 (berlanjut)	3 (selesai)

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)				Satuan	Baseline	Target				
						2025	2026	2027	2028	2029
			Indikator 06: Peningkatan Jembatan Kereta Api	Unit	1	4 (berlanjut)	9 (berlanjut)	6 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (selesai)
			Indikator 07: Penanganan Daerah Rawan Bencana pada Jalur Kereta Api	Unit	1	2 (berlanjut)	4 (berlanjut)	2 (berlanjut)	1 (selesai)	0
			Indikator 08: Peningkatan Terowongan Kereta Api Antar Kota	Unit	-	0	2	0	0	0
			Indikator 09: Pembayaran Availability Payment/AP	Unit	1	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (selesai)
			• Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.03 - Penyediaan Layanan							
			Indikator 01: Layanan Keperintisan Kereta Api	Layanan	6	6	6	6	6	6
			• Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.04 – Peningkatan							

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)				Satuan	Baseline	Target				
						2025	2026	2027	2028	2029
			Tata Kelola Konektivitas Kereta Api							
			Indikator 01: Jumlah Kegiatan Mendukung Tata Kelola Konektivitas Kereta Api	Dokumen/ Rekomendasi Kebijakan	2	1	5	5	5	5
			<ul style="list-style-type: none"> • Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.06 - Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan • Sasaran KP 03.01.06 – Terwujudnya Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan 							
			Indikator 03.01.06: Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	Juta Penumpang/ Hari	2,989	2,825	2,828	2,836	2,836	2,836
			Proyek Prioritas (Prop) 03.01.06.02 - Pengembangan							

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)				Satuan	Baseline	Target				
						2025	2026	2027	2028	2029
			Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel							
			Indikator 01: Jaringan Kereta Api Perkotaan yang Dibangun	Km	0	0	0	17 (berlanjut)	17 (selesai)	0
			Indikator 02: Elektrifikasi Jalur Kereta Api Perkotaan	Km	0	0	0	0	41 (berlanjut)	41 (selesai)
			Indikator 03: Layanan Kereta Api Perkotaan Perintis	Layanan	1	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)
			Indikator 04: Stasiun Kereta Api Perkotaan yang Ditingkatkan	Unit	0	1 (berlanjut)	2 (berlanjut)			
			Indikator 05: Kereta Api Perkotaan yang Dikembangkan	Lokasi	0	2 (berlanjut)	4 (berlanjut)	3 (berlanjut)	2 (berlanjut)	2 (selesai)
			Proyek Prioritas (Prop) 03.01.06.03 - Pengembangan Tata Kelola Angkutan Umum Massal Perkotaan							

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)				Satuan	Baseline	Target				
						2025	2026	2027	2028	2029
			Indikator 01: Penyiapan Perencanaan Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan	Dokumen/ Rekomendasi Kebijakan	2	1 (berlanjut)	2 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (selesai)
			SP 1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Perkeretaapian							
			IKK 1 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (Rasio)	Rasio	0,375	0,364	0,364	0,364	0,364	0,364

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)					Satuan	Baseline	Target				
							2025	2026	2027	2028	2029
				SP 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian							
				IKK 2 Kondisi jalur KA Sesuai Standart TQI Kategori 1 dan 2 (%)	%	98,02	98,1	98,1	98,2	98,3	98,4
				IKK 3 Jalur KA yang menggunakan Persinyalan Elektrik (%)	%	37,9	37,9	37,9	37,9	37,9	37,9
				IKK 4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik	%	100	19,238	38,857	58,857	79,238	100

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)					Satuan	Baseline	Target				
							2025	2026	2027	2028	2029
				Perkeretaapian Kelas I Surabaya (%)							
				IKK 5 Persentase realisasi Perjalanan kereta Api Perintis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	%	-	-	-	-	-	-
				IKK 6 Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada	%	-	37	37,5	38	38,5	39

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)					Satuan	Baseline	Target				
							2025	2026	2027	2028	2029
				Perlindungan Sebidang (%)							
				SP 3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian							
				IKK 7 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (%)	%	100	100	100	100	100	100

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)					Satuan	Baseline	Target				
							2025	2026	2027	2028	2029
				SP 4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian							
				IKK 8 Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	83,35	83,4	83,5	83,55	83,6	83,65
				IKK 9 Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	-	12	12,5	13	14	15

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)					Satuan	Baseline	Target				
							2025	2026	2027	2028	2029
				IKK 10 Nilai Kinerja Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian (%)	Nilai	-	81	81,5	82	82,5	83
				IKK 11 Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian (%)	%	100	100	100	100	100	100
				IKK 12 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik	Nilai	68,84	69	69,5	70	70,5	71

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)					Satuan	Baseline	Target				
							2025	2026	2027	2028	2029
				Perkeretaapian (Nilai)							

Sumber: diolah dari draft kerangka pendanaan dan cascade sasaran kegiatan dan IKK periode 2025-2029 BTP Surabaya

BAB 2

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

2.1 VISI

2.1.1 VISI INDONESIA EMAS 2045

Visi Indonesia Emas 2045 diadopsi dari amanat yang tertuang pada pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD) 1945, alinea kedua yang menyiratkan adanya Visi negara Indonesia yaitu “*Negara Indonesia yang Merdeka, Bersatu, Berdaulat, Adil dan Makmur*”, dengan memiliki pernyataan Misi Negara yaitu:

1. Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia;
2. Memajukan kesejahteraan umum;
3. Mencederaskan kehidupan bangsa dan;
4. Ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Visi Indonesia Emas 2045 adalah “Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan”

Adapun pengertian dari masing-masing *frasa* dalam visi tersebut adalah sebagai berikut:

- a. **Negara Kesatuan Republik Indonesia** yang memiliki ciri Nusantara serta memiliki ketangguhan politik, ekonomi, keamanan nasional dan budaya/peradaban bahari sebagai poros maritim dunia.
- b. **Bersatu:** Indonesia yang memiliki keragaman budaya, bahasa dan adat istiadat. Elemen tersebut akan dipersatukan oleh identitas nasional dan Pancasila sebagai dasar negara, mencerminkan semangat Bhineka Tunggal Ika.
- c. **Berdaulat:** Indonesia yang berdaulat adalah Indonesia sebagai negara kesatuan yang memiliki kemandirian dan kewenangan penuh untuk mengatur sendiri seluruh aspek kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara di wilayahnya.
- d. **Maju:** Indonesia sebagai negara maju, ekonominya mencapai posisi nomor lima terbesar dunia, berbasiskan pengetahuan dan inovasi yang berakar pada budaya Nusantara Indonesia menjadi negara berdaya, modern, tangguh, inovatif dan adil.

- e. **Berkelanjutan:** sebagai negara yang berkomitmen untuk terus menerapkan prinsip pembangunan berkelanjutan, pertumbuhan ekonomi Indonesia yang tinggi seimbang dengan pembangunan sosial, keberlanjutan sumber daya alam dan kualitas lingkungan hidup serta tata kelola yang baik.

Visi Indonesia Emas 2045 sebagai Negara Nusantara Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan meliputi lima sasaran visi, yaitu:

a. Pendapatan per kapita setara negara maju;

Pendapatan per kapita setara negara maju. Pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara negara maju sekitar \$23.000 – 30.300 dan masuk ke dalam ekonomi lima terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman sebesar 15,0 persen berbasis inovasi serta secara inklusif dan berkelanjutan. Lapangan pekerjaan layak (*decent job*) yang terciptakan meningkatkan jumlah penduduk berpendapatan menengah sekitar 80%.

b. Kemiskinan menuju nol persen dan ketimpangan berkurang;

Kemiskinan menuju nol persen dan ketimpangan berkurang. Sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menuju nol persen pada kisaran 0,5-0,8 persen, yang diikuti penurunan secara signifikan jumlah penduduk rentan miskin. Ketimpangan pendapatan antar penduduk semakin menurun dengan Rasio Gini berkisar 0,377-0,320. Sementara itu, ketimpangan antarwilayah menurun dengan peningkatan kontribusi PDRB Kawasan Timur Indonesia menjadi 28,5 persen.

c. Kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional yang meningkat;

Kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan dengan kemajuan yang diraih oleh Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang dicerminkan penguatan diplomasi internasional dan kepemimpinan global, pengaruh budaya, peran aktif dalam organisasi internasional, serta berkontribusi terhadap penyelesaian isu-isu global yang diukur dengan *Global Power Index* (GPI) di peringkat 15 besar dunia.

d. Meningkatnya Daya saing sumber daya manusia;

Meningkatnya daya saing sumber daya manusia untuk kesejahteraan masyarakat yang dibentuk berdasarkan peningkatan kualitas sumber daya manusia secara merata melalui peningkatan pendidikan, pelatihan dan pengembangan, sikap dan etos kerja, penguasaan

teknologi, inovasi dan kreativitas, dan kesehatan yang utamanya diukur melalui peningkatan indeks modal manusia (*Human Capital Indeks*) menjadi 0,73 pada tahun 2045.

e. Intensitas emisi GRK menuju net zero emission.

Intensitas emisi GRK menuju net zero emission. Dalam mewujudkan Indonesia menjadi negara yang maju, Indonesia berkomitmen kuat untuk melaksanakan pembangunan secara berkelanjutan sekaligus ramah lingkungan dalam kerangka ekonomi hijau yang utamanya ditunjukkan oleh meurunnya insita emisi GRK menjadi 93,5 persen pada tahun 2045 dibandingkan Intensitas Emisi Gas Rumah Kaca di tahun 2010, dan menuju net zero emission pada tahun 2060.

Tabel 2. 1 Sasaran Utama Tahun 2029

No	Sasaran	Indikator	Baseline 2025	Target 2029
1.	Pendapatan perkapita setara negara maju	GNI Per Capita (USD)	5.500	7.400 – 7.670
		Kontribusi PDB Sektor Maritim (%)	8,1	9,1
		Kontribusi PDB Sektor Manufaktur (%)	20,8	21,9 – 23,0
2.	Kemiskinan menuju 0% dan ketimpangan berkurang	Tingkat Kemiskinan (%)	6,0 – 7,0	4,5 – 5,0
		Rasio Gini (Index)	0,379 – 0,382	0,372 – 0,375
		Kontribusi PDRB KTI (%)	21,5 (2022)	23,3
3.	Kepemimpinan dan pengaruh di Dunia Internasional meningkat	Global Power Index (Peringkat)	34 (2023)	29
4.	Daya saing SDM meningkat	Indeks Modal Manusia (Indeks)	0,54 (2022)	0,61
5.	Intensitas Emisi GRK menurun menuju NZE	Penurunan Intensitas Emisi GRK (%)	38,6	62,37

Sumber: RPJMN 2025 – 2029

2.1.2 VISI PRESIDEN DAN WAKIL PRESIDEN 2025-2029

Dalam rangka melaksanakan dan mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045 yang tercantum dalam **RPJPN** Tahun 2025-2045, Presiden dan Wakil Presiden Periode 2025-2029 menetapkan Visi Presiden 2025-2029 “**Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045**”. Adapun makna yang dapat diuraikan dari dari masing-masing frasa dalam visi tersebut adalah sebagai berikut:

- Bersama: Prabowo dan Gibran mengajak putra putri terbaik bangsa dari semua latar belakang yang memiliki kesamaan tekad untuk bekerja sama.
- Indonesia Maju: Membangun bangsa dengan dasar fondasi kuat yang dibangun oleh kepemimpinan Presiden Joko Widodo.
- Menuju: Dengan tujuan yang jelas, yaitu Indonesia Emas.
- Indonesia Emas: Negara yang setara dengan negara maju di tahun 2045 atau lebih cepat.

Gambar 2.1 *Visi, Misi, Program Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029*

VISI BERSAMA INDONESIA MAJU MENUJU INDONESIA EMAS 2045	8 Misi (Astacita)	17 Program Prioritas
	<ol style="list-style-type: none"> Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM. Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru. Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur. Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri. Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan. Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba. Memperkuat penyelenggaraan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam, dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur. 	<ol style="list-style-type: none"> Mencapai swasembada pangan, energi, air Penyempurnaan sistem pemerintahan negara Reformasi politik, hukum, dan birokrasi Pencegahan dan pemberantasan korupsi Pemberantasan kemiskinan Pencegahan dan pemberantasan narkoba Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia: Peningkatan BPJS kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi Penguatan pertahanan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas Menjamin pelestarian lingkungan hidup Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani Menjamin rumah murah dan sanitasi untuk masyarakat desa dan rakyat yang membutuhkan Melanjutkan pemerataan ekonomi, penguatan UMKM dan pembangunan IKN Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasis SDA dan maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas-luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi Memastikan kerukunan antar umat beragama, kebebasan beribadah, perawatan rumah ibadah Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga

Sumber: RPJMN 2025-2029

2.1.3 VISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Dalam mewujudkan visi pembangunan nasional dan visi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029, Kementerian Perhubungan memerankan peranan penting dan strategis dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara sesuai Peraturan Presiden No. 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan. Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 tidak terlepas dari Visi Indonesia Emas 2045 serta Visi Presiden dan Wakil Presiden Periode 2025-2029. Untuk menyelenggarakan pembangunan nasional sektor transportasi selama 5 tahun ke depan dalam rangka mewujudkan Visi Presiden dan Wakil Presiden menuju Indonesia Emas 2045 ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029.

**TRANSPORTASI MAJU
MENUJU INDONESIA
EMAS 2045**



Visi Kementerian Perhubungan dirumuskan dengan metoda lingkup dipersempit (*task scoping*) sesuai lingkup tugas dan fungsi dalam Perpres No 23 Tahun 2022 yakni menyelenggarakan urusan pemerintahan di **bidang transportasi** untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, yang mencakup penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi. Kondisi **Transportasi maju** artinya tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah, dengan penjabaran kata kunci sebagai berikut:

- 1) Handal: tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah NKRI;
- 2) Inklusif: tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat;
- 3) Berdaya saing: tersedianya layanan transportasi yang efisien dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional; dan

- 4) Memberikan nilai tambah: mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Kondisi transportasi nasional yang ingin diwujudkan sebagai bentuk dukungan/bantuan terhadap Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 adalah kondisi Transportasi Indonesia yang Maju. **Transportasi maju** merupakan pengejawantahan dari Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025) yakni “Bersama Indonesia Maju menuju Indonesia Emas 2045”. Indonesia Emas 2045 merupakan bentuk dukungan sektor transportasi terhadap visi pembangunan nasional jangka panjang dalam RPJPN 2025-2045 (UU 59/2024). Transportasi maju artinya tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan.

2.1.4 VISI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Penetapan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dilakukan dengan mempertimbangkan:

- a. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sesuai lingkup tugas Direktorat Jenderal Perkeretaapian Perkeretaapian dalam Peraturan Presiden No. 173 Tahun 2024 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 yakni menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian;
- b. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 mempertimbangkan arah pembangunan nasional dan transportasi perkeretaapian sesuai muatan pokok Visi Indonesia Emas 2045 yang termuat RPJPN 2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025-2029. Untuk itu mengakomodasi visi Pembangunan Nasional dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Menuju Indonesia Maju”;
- c. Pengakomodasi visi Kementerian Perhubungan dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Transportasi Indonesia Maju”, yang mana sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyelenggarakan jaringan dan layanan transportasi bidang perkeretaapian untuk mewujudkan jaringan dan layanan transportasi nasional yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan;

- d. Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai unit kerja yang memiliki tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian, tentunya dalam merencanakan pembangunan perkeretaapian berpijak pada dokumen Rencana Induk Perkeretaapian (RIP) Nasional Tahun 2030. Di dalam RIP Nasional tersebut dijelaskan visi, misi, tujuan dan arah kebijakan pembangunan perkeretaapian sampai tahun 2030. Pengakomodasi visi RIP Nasional 2030 dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa **“Perkeretaapian Maju”** meliputi: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan”.

Dengan demikian, Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 disusun dengan mempertimbangkan arah pembangunan nasional dan transportasi perkeretaapian sesuai muatan pokok Visi Indonesia Emas 2045 yang termuat di dalam Rancangan RPJPN 2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025-2029 Visi Rencana Induk Perkeretaapian (RIP) Nasional Tahun 2030 dan Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Adapun Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 :

**“PERKERETAAPIAN MAJU
DALAM RANGKA MEWUJUDKAN
BERSAMA INDONESIA MENUJU
INDONESIA EMAS 2045**



2.1.5 VISI BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2025-2029

Penetapan Visi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 dilakukan dengan mempertimbangkan:

- PM No. 36 Tahun 2022 tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2022 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian;
- Arah pembangunan nasional dan transportasi perkeretaapian sesuai muatan pokok Visi Indonesia Emas 2045 yang termuat RPJPN 2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025-2029. Untuk itu mengakomodasi visi Pembangunan Nasional dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Menuju Indonesia Maju”;

- c. Pengakomodasian visi Kementerian Perhubungan dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Transportasi Indonesia Maju”, yang mana sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyelenggarakan jaringan dan layanan transportasi bidang perkeretaapian untuk mewujudkan jaringan dan layanan transportasi nasional yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan;
- d. Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai unit kerja yang memiliki tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian, tentunya dalam merencanakan pembangunan perkeretaapian berpijak pada dokumen Rencana Induk Perkeretaapian (RIP) Nasional Tahun 2030. Di dalam RIP Nasional tersebut dijelaskan visi, misi, tujuan dan arah kebijakan pembangunan perkeretaapian sampai tahun 2030. Pengakomodasi visi RIP Nasional 2030 dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Perkeretaapian Maju” meliputi: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan”.

Berdasarkan 4 (empat) poin pertimbangan di atas, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya menetapkan visi sebagai berikut:

**PERKERETAAPIAN MAJU DI WILAYAH BALAI TEKNIK
PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA DALAM
RANGKA MEWUJUDKAN BERSAMA INDONESIA
MENUJU INDONESIA EMAS 2045**



Penjelasan Visi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

1. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang mencakup prasarana, sarana, SDM, norma, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api, yang bertujuan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang, baik umum (berbayar) maupun khusus (menunjang kegiatan badan usaha).
2. Maju meliputi: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan

2.2 MISI

2.2.1 MISI (AGENDA) PEMBANGUNAN 2045

Negara Indonesia memiliki misi yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945 antara lain adalah melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial. Dalam rangka mencapai Indonesia Emas 2045, RPJPN 2025-2024 telah menetapkan 8 (delapan) misi (Agenda) Pembangunan 2045 yang terdiri dari 3 (tiga) kelompok yaitu:

A. Transformasi Indonesia dengan 3 (tiga) Agenda yaitu:

1. Transformasi Sosial, mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing.
2. Transformasi Ekonomi, mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi produktif (termasuk industri manufaktur, ekonomi biru, pertanian, pariwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan konektivitas global, serta pembangunan perkotaan sebagai pusat pertumbuhan.
3. Transformasi Tata Kelola, mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.

B. Landasan Transformasi dengan 2 (dua) Agenda yaitu:

1. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia, memantapkan agenda supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan.
2. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi, memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal sosial budaya untuk

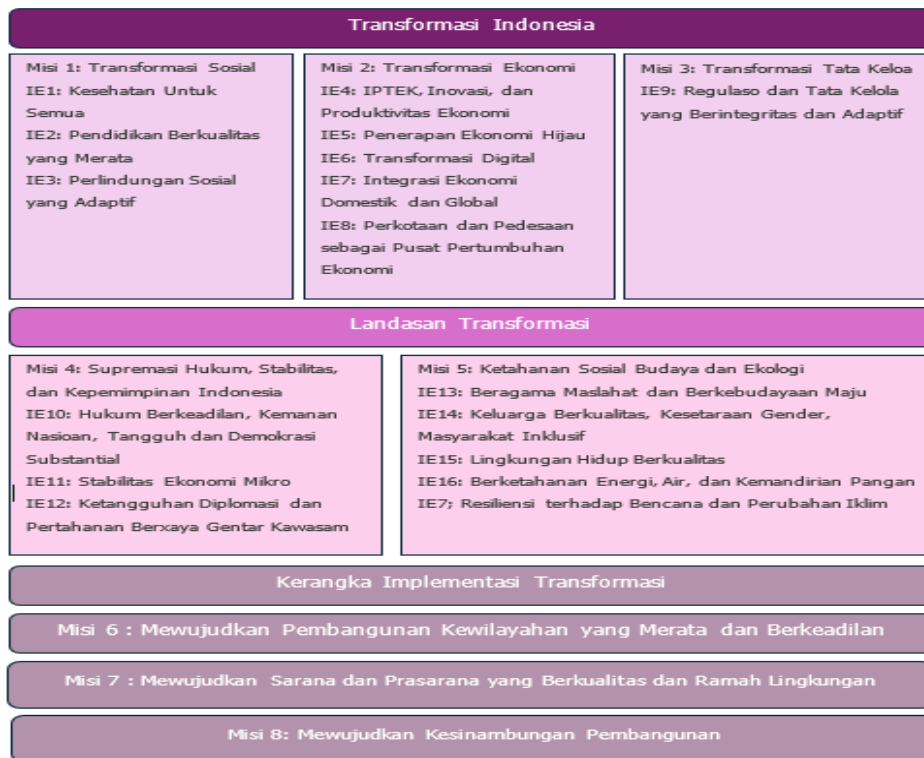
tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.

C. Implementasi secara menyeluruh melalui 3 (tiga) Agenda Kerangka Implementasi Transformasi yaitu:

1. Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan, pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah;
2. Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan, dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi; dan
3. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan, kestinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pembiayaan pembangunan.

Kedelapan agenda tersebut dilaksanakan melalui tujuh belas arah kebijakan menuju Indonesia Emas 2045 (17 IE), seperti terlihat dalam gambar di bawah ini:

Gambar 2. 2 Misi (Agenda) dan Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN Tahun 2025-2045



sumber : indonesia2045.go.id

2.2.2 MISI PRESIDEN DAN WAKIL PRESIDEN 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 memuat delapan Prioritas Nasional pembangunan jangka menengah. Prioritas Nasional ini merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita yang merupakan misi dari Presiden. Setiap Prioritas Nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periodik jangka menengah 2025-2029. Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN Tahun 2029-2029. Untuk pencapaian sasarannya, setiap Prioritas Nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/ lembaga, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha (BUMN, Swasta).

RPJMN 2025-2029 menjadikan Astacita Presiden dan Wakil Presdien 2025-2029 sebagai Prioritas Nasional (PN) pembangunan jangka menengah untuk Tahun 2025-2029. Prioritas Nasional (PN) tersebut merupakan wujud implementasi langsung dari AstaCita, dimana setiap Prioritas Nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan

pembangunan dalam periode 2025-2029. Pengejawantahan Astacita Presiden 2025-2029 menjadi Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.

Dalam rangka mewujudkan Visi Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045, maka untuk mewujudkan visi tersebut dituangkan kedalam 8 misi (Astacita), yaitu sebagai berikut:

- 1) Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM.
- 2) Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru
- 3) Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur.
- 4) Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas.
- 5) Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri.
- 6) Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan.
- 7) Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba.
- 8) Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam, dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

Program Nasional Rencana Pembangunan Jangka Menengah Asta Cita:

- 1) Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
- 2) Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru;
- 3) Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi;

- 4) Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas;
- 5) Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;
- 6) Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;
- 7) Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi, dan penyelundupan; dan
- 8) Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

2.2.3. MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2025 – 2029 dalam RPJPN 2025-2045 dan mendukung Visi Presiden 2025-2029 guna menjalankan agenda pembangunan transportasi yang juga termasuk menjalankan visi Kementerian Perhubungan 2025-2029, maka ditetapkan misi Kementerian Perhubungan Misi Kementerian Perhubungan.

Adapun misi Kementerian Perhubungan yang disusun merujuk secara langsung dari Misi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025-2029 (ASTA CITA) sebagai berikut:

- a. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
- b. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional khususnya swasembada pangan, energi, dan air serta penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
- c. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;

- d. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
- e. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor-sektor ekonomi utama;
- f. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
- g. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional;
- h. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.2.4. MISI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Dalam mewujudkan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dalam menyelenggarakan transportasi perkeretaapian yang selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar disusun Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dalam mendukung Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2029 ditetapkan Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

- a. Menyediakan transportasi perkeretaapian yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
- b. Mewujudkan dukungan transportasi perkeretaapian terhadap ketahanan dan kemandirian nasional yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
- c. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi perkeretaapian yang merata dan terintegrasi secara kesisteman.
- d. Memperkuat kualitas SDM transportasi perkeretaapian dan penerapan kebijakan transportasi perkeretaapian yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan.
- e. Memperkuat konektivitas transportasi perkeretaapian nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama.
- f. Membangun transportasi perkeretaapian perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau.
- g. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional.
- h. Mewujudkan transportasi perkeretaapian ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-209 dapat dikategorikan menjadi 2 misi utama yaitu:

a. Misi 1: Mewujudkan konektivitas, pelayanan dan keselamatan perkeretaapian yang maju. Misi 1 merupakan misi eksternal berkaitan dengan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menyediakan pelayanan transportasi perkeretaapian yang maju yakni: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan.

b. Misi 2: Mewujudkan birokrasi dan layanan publik perkeretaapian yang maju.

Misi 2 merupakan misi internal berkaitan dengan perbaikan birokrasi dan layanan publik dalam penyelenggaraan perkeretaapian yang didukung oleh kualitas kompetensi sumber daya manusia, kelembagaan, regulasi dan teknologi. Transformasi Tata Kelola difokuskan pada perbaikan kelembagaan yang tepat fungsi, penyempurnaan fondasi penataan regulasi, pembentukan dan penguatan lembaga tunggal pengelola regulasi, peningkatan kualitas ASN berbasis merit, kebijakan pembangunan berbasis bukti, penerapan manajemen risiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi. Transformasi Tata Kelola bertujuan untuk menciptakan lingkungan kelembagaan yang memungkinkan tercapainya regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.

(Sumber: UU 59/2024 RPJPN 2025-2045).

2.2.5. MISI BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

Dalam mewujudkan Visi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 dalam menyelenggarakan transportasi perkeretaapian yang selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar disusun Misi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 dalam mendukung Transportasi Maju di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Menuju Indonesia Emas 2029 ditetapkan Misi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

a. Menyediakan transportasi perkeretaapian yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya;

- b. Mewujudkan dukungan transportasi perkeretaapian terhadap ketahanan dan kemandirian nasional yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- c. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi perkeretaapian yang merata dan terintegrasi secara kesisteman di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- d. Memperkuat kualitas SDM transportasi perkeretaapian dan penerapan kebijakan transportasi perkeretaapian yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- e. Memperkuat konektivitas transportasi perkeretaapian nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- f. Membangun transportasi perkeretaapian perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- g. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
- h. Mewujudkan transportasi perkeretaapian ramah lingkungan dan berketahanan iklim di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.

Misi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-209 dapat dikategorikan menjadi 2 misi utama yaitu:

- 2.1** Misi 1. Mewujudkan peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan, pemanfaatan prasarana perkeretaapian dan pengawasan penyelenggaraan sarana, dan keselamatan perkeretaapian yang menunjang konektivitas dan layanan perkeretaapian. Misi 1 merupakan misi eksternal berkaitan dengan bidang tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya dalam menyediakan pelayanan transportasi perkeretaapian yang maju yakni: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan
- 2.2** Misi 2. Mewujudkan kinerja birokrasi dan layanan publik yang handal. Misi 2 merupakan misi internal Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya berkaitan dengan perbaikan birokrasi dan layanan publik dalam penyelenggaraan perkeretaapian yang didukung oleh kualitas kompetensi sumber daya manusia, kelembagaan, regulasi dan penerapan teknologi.

2.3 TUJUAN

2.3.1 TUJUAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2045

Implementasi visi dan misi pembangunan nasional 2025-2045 tersebut diwujudkan dalam 17 arah tujuan pembangunan nasional sebagai berikut. Misi pembangunan nasional bidang transportasi diwujudkan melalui:

- Misi 2 Transformasi Ekonomi melalui penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global;
- Misi 3 Transformasi Tata Kelola melalui regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif dan ;
- Misi 5 Ketahanan Sosial, Budaya dan Ekologi melalui resiliensi terhadap bencana dan perubahan iklim.

Tabel 2. 2 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045

Misi (8 Agenda) Pembangunan Nasional		17 Arah Pembangunan Indonesia Emas
Transformasi Indonesia	Misi 1 Transformasi Sosial	IE1. Kesehatan untuk semua IE2. Pendidikan berkualitas yang merata IE3. Perlindungan sosial yang adaptif
	Misi 2 Transformasi Ekonomi	IE4. IPTEK, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5. Penerapan Ekonomi Hijau IE6. Transformasi Digital IE7. Integrasi Ekonomi Domestik dan Global IE8. Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi
	Misi 3 Transformasi Tata Kelola	IE9. Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif
Landasan Transformasi	Misi 4 Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia	IE10. Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial IE11. Stabilitas Ekonomi Makro IE12. Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gantar Kawasan

Misi (8 Agenda) Pembangunan Nasional		17 Arah Pembangunan Indonesia Emas
	Misi 5 Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	<p>IE13. Beragama Maslahat dan Berkebudayaan Maju</p> <p>IE14. Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat Inklusif</p> <p>IE15. Lingkungan Hidup Berkualitas</p> <p>IE16. Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan</p> <p>IE17. Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim</p>
Kerangka Implementasi Transformasi	Misi 6 Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan	
	Misi 7 Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan	
	Misi 8 Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan	

Sumber: UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

2.3.2 TUJUAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2025 – 2029

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) disampaikan keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dengan Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 serta Agenda Pembangunan RPJPN 2025-2045 sebagai berikut:

Gambar 2. 3 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dengan Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045



Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan penganggaran nasional tahunan, intervensi kerangka regulasi dan kelembagaan, rencana kerja di tiap instansi pemerintah hingga penyusunan intervensi teknis strategis (seperti proyek strategis nasional). Asta Cita sebagai Prioritas Nasional selaras dengan agenda transformasi RPJPN Tahun 2025-2045. Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi transformasi RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045.

2.3.3 TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Sebagai penjabaran Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung pencapaian Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029, ditetapkan 4 (empat) tujuan Kementerian Perhubungan untuk Tahun 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif dan untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dicapai melalui beberapa tujuan yaitu:

- a) **T.1** Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029. Tujuan ini merupakan tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan visi transportasi yang diselenggarakan Kementerian Perhubungan yang diharapkan mampu memberikan nilai tambah dalam mendukung pembangunan nasional di segala bidang. Nilai tambah tersebut umumnya diwujudkan dalam bentuk dukungan terhadap komponen pembangunan yang berkelanjutan, yakni: menurunnya biaya logistik nasional (Sasaran Nasional 20). dan menurunkan emisi gas rumah kaca (Sasaran Nasional 45).
- b) **T.2** Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing. Tujuan ini merupakan tujuan pada Level *Customer Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan visi transportasi yang diselenggarakan Kementerian Perhubungan yang diharapkan mampu memberikan pelayanan yang handal, inklusif, dan berdaya saing.
- c) **T.3** Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas. Tujuan ini merupakan tujuan pada Level *Internal Business Perspectives* yang berkaitan dengan proses penyediaan sarana, prasarana, dan pelayanan transportasi nasional yang didasarkan kepada perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan yang cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dilakukan oleh SDM transportasi yang kompeten.
- d) **T.4** Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif. Tujuan ini merupakan tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* yang berkaitan dengan penyediaan sumber daya internal di lingkungan Kementerian Perhubungan agar mampu merumuskan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan transportasi secara efektif. Sumber daya yang menjadi input bagi pelaksanaan program/kegiatan Kementerian

Perhubungan mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan SDM aparatur, regulasi, sistem informasi dan teknologi, serta sarana bantu kerja yang memadai.

Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

LEVEL PERSPECTIVE	TUJUAN	INDIKATOR DAN FORMULASI PERHITUNGAN
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.0): Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)
<i>Customer Perspective</i>	Tujuan 1 (T.1): Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	<p>IKT.1 Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional (satuan %)</p> <p>Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional (<i>CKLTN</i>)</p> <p>$CKLTN = (RRKTN/TRKTN + RTITN/TTITN + RIKMTN/TIKMTN + RTKTN/TTKTN)/4$</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>RRKTN</i> = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional • <i>TRKTN</i> = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional • <i>RTITN</i> = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • <i>TTITN</i> = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • <i>RIKMTN</i> = Realisasi IKM terhadap pelayanan

LEVEL PERSPECTIVE	TUJUAN	INDIKATOR DAN FORMULASI PERHITUNGAN
		<p>publik sektor</p> <ul style="list-style-type: none"> • transportasi • <i>TIKMTN</i> = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor • transportasi • <i>RTKTN</i> = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi • Nasional • <i>TTKTN</i> = Target Tingkat Keselamatan Transportasi • Nasional
Internal Business Perspectives	Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	<p>IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi (satuan %)</p> <p>Capaian Kineja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (<i>CKKSTN</i>)</p> <p><i>CKKSTN</i> = (<i>RIKRKT</i>/<i>TIKRKT</i> + <i>RCtransportasi</i>/ <i>TCtransportasi</i>))/2</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>RIKRKT</i> = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan • Transportasi • <i>TIKRKT</i> = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan • Transportasi • <i>RCtransportasi</i> = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten

LEVEL PERSPECTIVE	TUJUAN	INDIKATOR DAN FORMULASI PERHITUNGAN
		<ul style="list-style-type: none"> • <i>TCtransportasi</i> = Target Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten
<i>Learning and Growth Perspectives</i>	Tujuan 3 (T.3) Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (satuan %) Capaian Kineja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (<i>CKRBKP</i>) <i>CKRBKP = (RIRBKP/TIRBKP)</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>RIRBKP</i> = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan • <i>TIRBKP</i> = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

Sumber: Permenhub No PM.12/2025 tentang Renstra Kemenhub 2025-2029

2.3.4 TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 tidak terlepas dari penurunan/*cascading* tujuan dari Kementerian Perhubungan sebagaimana telah dijelaskan di atas. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan memperhatikan visi yang sudah ditetapkan . Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan memperhatikan visi yang sudah ditetapkan. Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sebagai berikut:

- T.0 Terwujudnya nilai tambah transportasi perkeretaapian dalam mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJPN 2025-2045. Tujuan ini tujuan pada tingkatan Stakeholders Perspectives yang mengakomodir perspektif/kepentingan pemangku kepentingan (pengguna, operator, masyarakat dan lainnya) di bidang transportasi perkeretaapian yang diharapkan mampu memberikan nilai tambah dalam mendukung pembangunan nasional yang sesuai arahan Kementerian Perhubungan diwujudkan dalam bentuk dukungan

Direktorat Jenderal Perkeretaapian terhadap komponen pembangunan yang berkelanjutan , yakni: menurunnya emisi gas rumah kaca sektor transportasi (SPN.2), meningkatnya stok infrastruktur transportasi (SPN.3) dan menurunnya biaya transportasi logistik (SPN.5).

- b) T.1 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan. Tujuan pada tingkatan Customer Perspectives yang berkaitan dengan perwujudan visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau, inklusif dan mampu menjawab tantangan perkembangan sesuai visi RIP Nasional 2030. Indikator Tujuan 1 (T.1) yakni: Pemenuhan capaian indikator program Infrastruktur konektivitas.
- c) T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. merupakan tujuan pada tingkatan Internal Business Perspectives dan Learning and Growth Perspectives yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan perkeretaapian yang berupa keberhasilan pelaksanaan kebijakan, strategi, program, dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian yang berkualitas, penyediaan sumber daya internal yang mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan organisasi, sumber daya manusia aparatur, regulasi, sistem informasi serta prasarana dan sarana pendukung di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam rangka menjalankan tugas menyelenggarakan perumusan, perencanaan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Indikator Tujuan 2 (T.2) yakni: Pemenuhan capaian indikator program Dukungan Manajemen.

Tabel 2. 4 Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

LEVEL PERSPECTIVE	TUJUAN	INDIKATOR DAN FORMULASI PERHITUNGAN
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.0): Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)
<i>Customer Perspective</i>	Tujuan 1 (T.1): Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan	<p>IKT.1 Tingkat Capaian Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian (%)</p> <p>Tingkat Capaian Kinerja Layanan Transportasi Perkeretaapian (TCLT-KA) = $(TCRK-KA + TCIKM-KA + TCOTP-KA + TCTA-KA + TCKES-KA) / 5$</p> <p>Tingkat Capaian Rasio Konektivitas Perkeretaapian (TCRK-KA) = (Realisasi Rasio Konektivitas Perkeretaapian / Target Rasio Konektivitas Perkeretaapian)</p> <p>Tingkat Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian (TCIKM-KA) = (Realisasi IKM terhadap pelayanan publik bidang perkeretaapian / Target IKM terhadap pelayanan publik bidang perkeretaapian)</p> <p>Tingkat Capaian Persentase <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkeretaapian (TCOTP-KA) = (Realisasi OTP transportasi perkeretaapian /</p>

LEVEL PERSPECTIVE	TUJUAN	INDIKATOR DAN FORMULASI PERHITUNGAN
		<p>Target OTP transportasi perkeretaapian)</p> <p>Tingkat Capaian Persentase Pemenuhan Target Angkutuan Kereta Api (TCTA-KA) = (Realisasi persentase pemenuhan target angkutan kereta api / Target persentase pemenuhan target angkutan kereta)</p> <p>Tingkat Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian (TCKES-KA) = (Realisasi tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian / Target tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian)</p>
<p>-Internal Business Perspectives</p> <p>Learning and Growth Perspectives</p>	<p>Tujuan 2 (T.2):</p> <p>Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian</p>	<p>IKT.2 Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (%)</p> <p>Tingkat Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (TCTKP-KA) = (Realisasi Kinerja Tata Kelola Pemerintahan DJKA/ Target Tata Kelola Pemerintahan DJKA)</p>

Sumber: KP-DJKA No 144 Tahun 2025 tentang Renstra Direktorat Perkeretaapian 2025-2029

2.3.5 TUJUAN BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

Tujuan pembangunan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya merujuk kepada Tujuan Pembangunan Kementerian Perhubungan yang tertuang dalam Peta Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029, namun tidak termasuk tujuan T.0 yang merupakan tujuan Tingkat Kementerian, sehingga tujuan di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya sebagai berikut:

1. T.1 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya. Tujuan pada tingkatan Customer Perspectives yang berkaitan dengan perwujudan visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau, inklusif dan mampu menjawab tantangan perkembangan sesuai visi RIP Nasional 2030. Indikator Tujuan 1 (T.1) yakni: Pemenuhan capaian indikator program Infrastruktur konektivitas.
2. T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya. merupakan tujuan pada tingkatan Internal Business Perspectives dan Learning and Growth Perspectives yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan perkeretaapian yang berupa keberhasilan pelaksanaan kebijakan, strategi, program, dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian yang berkualitas, penyediaan sumber daya internal yang mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan organisasi, sumber daya manusia aparatur, regulasi, sistem informasi serta prasarana dan sarana pendukung di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam rangka menjalankan tugas menyelenggarakan perumusan, perencanaan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Indikator Tujuan 2 (T.2) yakni: Pemenuhan capaian indikator program Dukungan Manajemen.

Tabel 2. 5 Level, Tujuan, Sasaran, Indikator Kinerja Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029

NO	LEVEL	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	IKK	FORMULASI
1	Customer Perspective	Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan di wilayah Balai	Meningkatnya Konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	IKK1 Rasio Konektivitas transportasi Perkeretaapian Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (%)	<p>Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian merupakan perbandingan antara jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung infrastruktur perkeretaapian di wilayah BTP s.d Tahun Berjalan dibandingkan dengan Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang Terhubung dengan infrastruktur perkeretaapian sesuai RIPNAS Tahun 2030 dikalikan dengan faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian di wilayah BTP.</p> $\text{Rasio Konektivitas Infrastruktur Perkeretaapian (BK)} = \frac{\text{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung Infrastruktur KA di wilayah BTP s.d Tahun Berjalan}}{\text{Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung dengan Infrastruktur KA di wilayah BTP sesuai RIPNAS tahun 2030}} \times \text{Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA di wilayah BTP}$
2		Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian	IKK2 Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di Wilayah Balai Teknik	<p>Panjang jalur kereta api yang telah diukur menggunakan kereta ukur di wilayah BTP dengan hasil Kategori 1 dan 2 (kecepatan > 80 km/jam) per periode dibandingkan dengan panjang jalur KA terukur di wilayah BTP pada periode tersebut.</p>

NO	LEVEL	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	IKK	FORMULASI
			di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	Perkeretaapian (%)	$\frac{\text{Kondisi Jalur KA yang Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di wilayah BTP}}{\frac{\text{Panjang Jalur KA yang Telah Diukur di Wilayah BTP dengan Hasil TQI Kategori I dan II pada Tahun Berjalan}}{\text{Total Panjang Jalur KA Terukur di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}}} \times 100\%$
3				IKK3 Jalur KA yang Menggunakan Persinyalaan Elektrik di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (%)	<p>Jumlah unit interlocking/stasiun fasilitas operasi yang berbasis elektrik s.d tahun berjalan dibandingkan dengan total jumlah unit <i>interlocking</i>/stasiun fasilitas operasi eksisting pada tahun berjalan dan rencana pembangunan/pengembangan s.d Tahun 2029</p> $\frac{\text{Jalur KA yang Menggunakan Persinyalaan Elektrik di Wilayah BTP}}{\frac{\text{Jumlah Unit Interlocking/Stasiun Fasilitas Operasi yang berbasis Elektrik di Wilayah BTP s.d Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah Unit Interlocking/Stasiun Fasilitas Operasi Eksisting di wilayah BTP pada Tahun Berjalan dan Rencana Pembangunan/Pengembangan s.d Tahun 2029}}} \times 100\%$
4			Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di	IKK4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik	<p>Penjumlahan antara pemenuhan target angkutan kereta api penumpang dan pemenuhan target angkutan kereta api barang di wilayah BTP periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian dengan bobot masing-masing 50%</p> $\frac{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA di Wilayah BTP}}{= \frac{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang di Wilayah BTP}}{+ \frac{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang di Wilayah BTP}}{}}$

NO	LEVEL	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	IKK	FORMULASI
			Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	Perkeretaapian (%)	<p>Pemenuhan target angkutan penumpang diperoleh dari jumlah realisasi angkutan penumpang kereta api pada Tahun 2025 s.d Tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan penumpang kereta api s.d Tahun 2029 sesuai dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian.</p> $\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan Penumpang di Wilayah BTP} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Penumpang Kereta Api di Wilayah BTP dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Penumpang Kereta Api di Wilayah BTP s.d Tahun 2029 sesuai dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian}} \times 50\%$ <p>Pemenuhan target angkutan barang diperoleh dari jumlah realisasi angkutan barang kereta api pada Tahun 2025 s.d Tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan barang kereta api s.d 2029 sesuai dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian.</p> $\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan Barang di Wilayah BTP} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Barang Kereta Api di Wilayah BTP dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Barang Kereta Api di Wilayah BTP s.d Tahun 2029 sesuai Dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian}} \times 50\%$
5				IKK5 Persentase Realisasi Perjalanan Kereta Api	Jumlah realisasi perjalanan kereta api perintis pada tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah kebutuhan/program perjalanan kereta api perintis pada tahun berjalan

NO	LEVEL	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	IKK	FORMULASI
				Perintis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (%)	$\text{Persentase Realisasi Perjalanan KA Perintis di Wilayah BTP} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Perjalanan KA Perintis pada Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah Target/Program Perjalanan KA perintis pada Tahun Berjalan}} \times 100\%$
6				IKK6 Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlindungan Sebidang (%)	<p>Persentase penurunan kejadian gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlindungan sebidang diperoleh dengan menggunakan baseline jumlah gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlindungan sebidang rata-rata tahun periode sebelumnya (2020-2024) yang ditargetkan penurunannya secara berkala selama periode Tahun 2025-2029</p> $\text{Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlindungan Sebidang} = \frac{\text{Baseline Rata-Rata Jumlah kejadian gangguan operasional pada periode sebelumnya (2020-2024)} - \text{Jumlah kejadian gangguan pada tahun berjalan}}{\text{Baseline Rata-Rata Jumlah kejadian gangguan operasional pada periode sebelumnya (2020-2024)}} \times 100\%$
7			Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKK7 Tingkat Keselamatan	Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diperoleh dari selisih nilai maksimal tingkat keselamatan (100%) dengan persentase jumlah kejadian kecelakaan kereta api (anjlok, terguling, tabrakan KA dengan

NO	LEVEL	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	IKK	FORMULASI
			Perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (%)	<p>KA dan lain-lain/terbakar) di wilayah BTP pada tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan kereta api di wilayah BTP pada tahun berjalan</p> $\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah BTP} = \left[1 - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan KA di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan} \times 1.000}{\text{Jumlah Keberangkatan Kereta Api di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}} \right] \times 100\%$
8	Learn and Growth perspective	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Balai Teknik Perkeretaapian	IKK8 Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai)	<p>Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) diperoleh berdasarkan hasil evaluasi implementasi penyelenggaraan SAKIP yang dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal/Tim Evaluasi Internal Eselon I mengacu KM 74 Tahun 2024</p> $\text{Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian} = (\text{Nilai Perencanaan} \times 30\%) + (\text{Nilai Pengukuran} \times 30\%) + (\text{Nilai Pelaporan} \times 15\%) + (\text{Nilai Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal} \times 25\%)$
9				IKK9 Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Teknik	<p>Penilaian Tingkat Manajemen Risiko (Nilai 1-30) mengacu pada Peraturan Itjen Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Pedoman Penilaian Manajemen Risiko dalam Mendukung Pengawasan Internal Berbasis Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan.</p>

NO	LEVEL	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	IKK	FORMULASI
				Perkeretaapian (Nilai)	<p>Total Skor MR = Total P1 + Total P2 + Total P3 + Total P4 + Total P5 + Total P6 + Total P7 + Total P8 + Total P9 + Total P10 + Total P11 P12 + Total P13 + Total P14 + Total P15</p> $\sum Total \text{ per Parameter} = \frac{\text{Jumlah hasil pengukuran}}{\text{Jumlah Teknik pengumpulan data}}$
10				IKK10 Nilai Kinerja Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai)	<p>Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Balai Teknik Perkeretaapian (skala 0-100) mengacu pada PMK Nomor 62 Tahun 2023 dengan perhitungannya merupakan penjumlahan dari 50% (lima puluh persen) dari nilai kinerja atas perencanaan anggaran dan 50% (lima puluh persen) dari nilai kinerja atas pelaksanaan anggaran, yang nilainya dapat diperoleh pada Dashboard Aplikasi Monev Kemenkeu</p> $NKA = (\text{Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran} \times 50\%) + (\text{Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran} \times 50\%)$
11				IKK11 Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan	<p>Realisasi perolehan PNBP Balai Teknik Perkeretaapian dibandingkan dengan target PNBP pada tahun berjalan.</p> $\% \text{ Realisasi PNBP Balai Teknik Perkeretaapian} = \frac{\text{Realisasi PNBP Balai Teknik Perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{Target PNBP Balai Teknik Perkeretaapian pada tahun berjalan}} \times 100\%$

NO	LEVEL	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	IKK	FORMULASI
				Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian (%)	
12				IKK12 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai)	<p>Nilai Pengawasan Kearsipan Internal diperoleh Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2021 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan yang kemudian mengalami perubahan melalui Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 130 Tahun 2025 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan dan Tata Cara Penilaian Pengawasan Kearsipan.</p> <p>Pelaksanaan pengawasan dilakukan pada 2 unit penilaian yakni Unit Pengolah (UP) dan Unit Kearsipan (UK) dan penilaian dilakukan pada 2 aspek penilaian dengan bobot pada masing-masing unit sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unit Pengolah (UP) <ul style="list-style-type: none"> o Aspek Pengelolaan Arsip Dinamis (bobot 70%) o Aspek Sumber Daya Kearsipan (bobot 30%)

NO	LEVEL	TUJUAN	SASARAN KEGIATAN	IKK	FORMULASI
					<ul style="list-style-type: none"> Unit Kearsipan (UK) <ul style="list-style-type: none"> Aspek Pengelolaan Arsip Dinamis (bobot 60%) Aspek Sumber Daya Kearsipan (bobot 40%) $\text{Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Setdijten Perkeretaapian} = \frac{\text{Nilai Unit Pengolah Kearsipan} + \text{Nilai Unit Kearsipan}}{2} \times 100\%$

Sumber: diolah dari PK 2025 dan LKIP 2024 BTP Surabaya dan Kepdirjen Nomor HK.209//2/6/DJKA/2021 tentang IKP dan IKK di lingkungan Ditjen Perkeretaapian

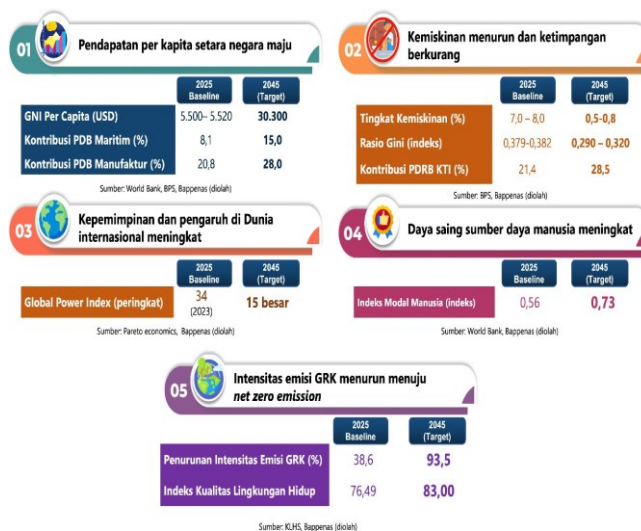
2.4 SASARAN

2.4.1 SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL DALAM RPJPN 2025-2045

Sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2045 di dalam RPJPN Tahun 2025-2029 terdiri 45 sasaran pembangunan. Sasaran pembangunan nasional yang berkaitan langsung terhadap tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan adalah Sasaran Nasional 20 Biaya Logistik (target tahun 2045 menjadi 8% PDB) dan Sasaran Nasional 45 Penurunan Emisi GRK (target tahun 2045 menjadi 51,51% kumulatif dan 80,98% tahunan). Dalam RPJPN 2025-2024 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian.

1. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
2. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5- 0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antarwilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
3. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi Global Power Index (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;
4. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (Human Capital Index) menjadi 0,73 pada Tahun 2045.
5. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.

Gambar 2. 4 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045



(Sumber: UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045)

Lebih detail untuk 17 (tujuh belas) Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045 (IE), dan Sasaran Pembangunan dan indikatornya yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 2.4**.

Tabel 2. 6 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

8 MISI	ARAH (TUJUAN) PEMBANGUNAN (IE)	SASARAN PEMBANGUNAN TERKAIT TUGAS FUNGSI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	BASELINE 2025	TARGET 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	66,79	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0

M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,99
		b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
		b. Tahunan	36,65	80,98
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

Sumber: Ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- a. Sasaran No. 7 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).
- b. Sasaran No. 20, No. 44, No. 45, dan Stok Infrastruktur terhadap PDB terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

2.4.2 SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045.

Dalam menjalankan Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 dijabarkan melalui 8 misi utama yang disebut dengan Asta Cita. Dari 8 misi Asta Cita, terdapat beberapa misi yang perlu didukung bidang infrastruktur (dalam hal ini Kementerian Perhubungan dan lebih spesifik Direktorat Jenderal Perkeretaapian). Terdapat arahan dari prioritas nasional yang menjadi penugasan Direktorat Jenderal Perkeretaapian berdasarkan Prioritas Nasional (PN) Asta Cita yakni sebagai berikut:

1. PN 02—Memantapkan Sistem Pertahanan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa melalui Swasembada Pangan, Energi, Air, Ekonomi Syariah, Ekonomi Digital, Ekonomi Hijau dan Ekonomi Biru.
2. PN 03 —Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.
3. PN 05—Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri.
4. PN 06—Membangun dari Desa dan Dari Bawah untuk Pertumbuhan Ekonomi dan Pemberantasan Kemiskinan.
5. PN 07—Memperkuat Reformasi Politik, Hukum dan Birokrasi serta Memperkuat Pencegahan dan Pemberantasan Korupsi, Narkoba, Judi dan Penyelundupan.

Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada **Gambar 2.5**, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2029.

Gambar 2. 5 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029



(Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029)

Detail sasaran pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 2.5**. Dalam RPJMN Tahun 2025-2029 terdapat sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro-P) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator/pengampu maupun sebagai pendukung (detailnya dapat dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029).

Tabel 2. 7 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 Terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
03-PN: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	01-Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan	01-Stok Infrastruktur terhadap PDB	%	43,00 (2019)	46,50	48,50
04-PN: Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi, olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas	01-Terwujudnya pendidikan berkualitas yang merata	04-Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah dan tinggi	%	66,30 (2023)	66,78	67,66

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
05-PN: Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan Industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri	02- Terwujudnya peningkatan integrasi ekonomi domestik dan global	01-Biaya Logistik	% PDB	14,29 (2022)	13,52	12,50
07-PN: Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan	02-Terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani	01-Indeks reformasi birokrasi nasional	Nilai	69,98	71,38	77,26

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)
- Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)
- Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d.,

dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

Dalam lampiran II dan Lampiran III terdapat sejumlah sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator maupun pengampu dalam pencapaiannya. Kementerian Perhubungan mendukung 37 Indikator Kinerja dalam RPJMN 2025-2029 yakni 32 indikator kinerja diukur oleh Kementerian Perhubungan dan 5 indikator kinerja diukur oleh Kemenko Perekonomian. Terdapat 7 indikator yang ditugaskan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029.

Tabel 2. 8 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Level	Indikator	Satuan	Baseline	Target	
			2024	2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas					
PP 03.01	Jumlah perjalanan kereta api	juta perjalanan	0,86	0,92	1,03
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan kereta api	juta penumpang	501	519	601
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan	juta penumpang	685 (2023)	850	950
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas					
KP 03.01.02	Panjang jalur KA yang beroperasi	km (kumulatif)	6.927	6.928	6.985
KP 03.01.02	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	persen	63 (2023)	65	70
KP 03.01.02	Kondisi jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) kategori 1 dan 2	persen	93,85 (2023)	94	98
KP 03.01.06	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel	juta penum- pang/ hari	2,989 (2023)	2,825	2,836
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan rel terhadap PDB*)	persen	0,04	0,03	0,03

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Keterangan: *) Kinerja yang diukur oleh Kemenko Perekonomian (Kemenhub hanya memberikan data)

2.4.3 SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan. Sasaran strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan merupakan penjabaran dari tujuan yang berada pada 3 level *Customer Perspective* (CP), (*Internal Business Perspectives/IBP*) dan (*Learning and Growth Perspectives/LGP*).

Tabel 2. 9 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Perspective	Tujuan	Sasaran Strategis
<i>Customer Perspective</i> (CP)	T.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	a) SS 1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional b) SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional c) SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional
<i>Internal Business Perspectives/IBP</i>	T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	a) SS4 Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi nasional b) SS5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten
<i>Learning and Growth Perspectives/LGP</i>	T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	a) SS6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan

Sumber: Permenhub No PM.12/2025 tentang Renstra Kemenhub 2025-2029

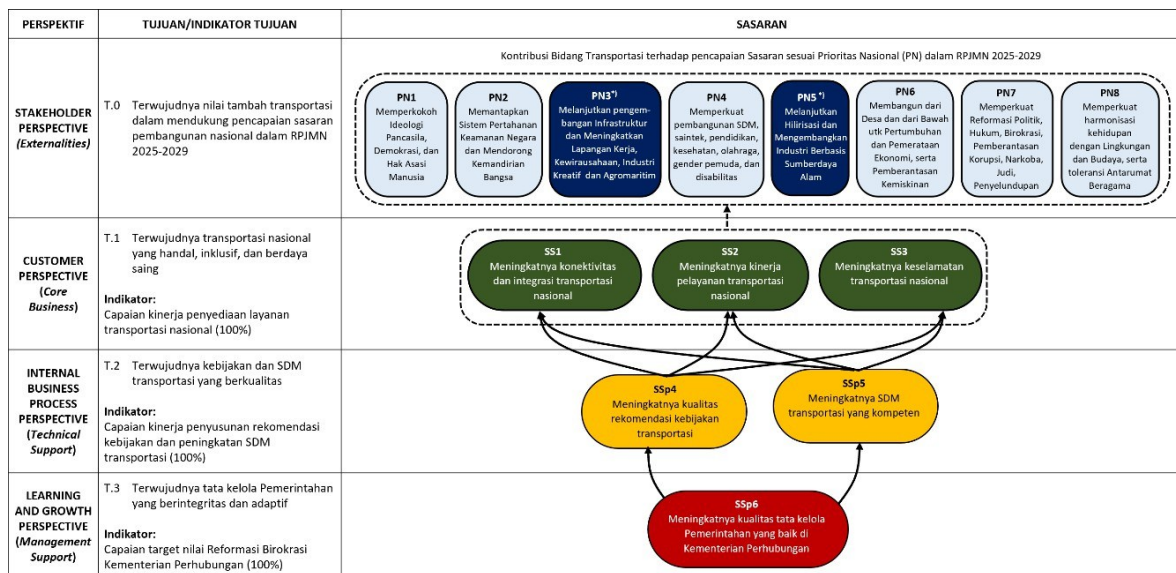
Sasaran Strategis SS1, SS2, dan SS3 mewakili 3 kegiatan utama Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan,

yakni: (1) konektivitas, aksesibilitas, dan kapasitas (2) pelayanan, dan (3) keselamatan dan keamanan transportasi. Ketiga sasaran strategis tersebut berada pada level *Customer Perspective* (CP) yang merepresentasikan hasil/*outcome* kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (*public service*) di bidang transportasi. Sasaran Strategis SS1, SS2, SS3 merupakan penurunan langsung dari Kementerian Perhubungan ke unit kerja eselon I (termasuk dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian).

Sasaran Strategis SSp4 dan SSp5 mewakili bisnis proses (*Internal Business Perspectives/IBP*) di Kementerian Perhubungan yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) untuk menghasilkan kinerja pelayanan transportasi pada SS1, SS2 dan SS3. Bisnis proses utama dari Kementerian Perhubungan terkait teknis penyediaan layanan transportasi adalah merumuskan, menetapkan, dan melaksanakan kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta mengembangkan SDM transportasi yang berkompeten untuk melaksanakan pelayanan transportasi secara prima. Sasaran Strategis SSp4 dan SSp5 merupakan penurunan tidak langsung dari Kementerian Perhubungan ke unit kerja eselon I (termasuk dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian) sesuai kegiatan yang dilaksanakan.

Sasaran Strategis SSp6 mewakili upaya Kementerian Perhubungan untuk menyediakan sumber daya dan pranata kerja yang baik sebagai landasan (*Learning and Growth Perspectives/LGP*) yang merupakan dukungan manajemen (*management support*) agar mampu menjalankan bisnis proses secara akuntabel sesuai prinsip *good governance*. Keberhasilan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan dukungan manajemen.

Gambar 2. 6 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029



*) Pada level *Stakeholder* (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.
 **) Pada PN3 dan PN5 terdapat penguatan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

(Sumber: diambil dari Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029)

Penjelasan terhadap struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam **Gambar 2.6** adalah sebagai berikut:

- 1) Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (externalities) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM pendididkan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
- 2) Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (*core business*) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
- 3) Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP).

Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.

- 4) Pada *Learning and Growth Perspective* (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (*manajemen support*) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (*Good Governance*) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

2.4.4 SASARAN PROGRAM DAN INDIKATOR KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

2.4.4.1. SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 merupakan penjabaran dari tujuan penyelenggaraan perkeretaapian dalam menyelesaikan isu-isu strategis dalam pelaksanaan penyelenggaraan perkeretaapian. Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempertimbangkan sasaran strategis di Kementerian Perhubungan yang mana sasaran menggambarkan fokus utama menyelesaikan isu strategis dan permasalahan perkeretaapian berkaitan dengan meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas, efisiensi dan efektivitas pelayanan, serta keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian.

Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029:

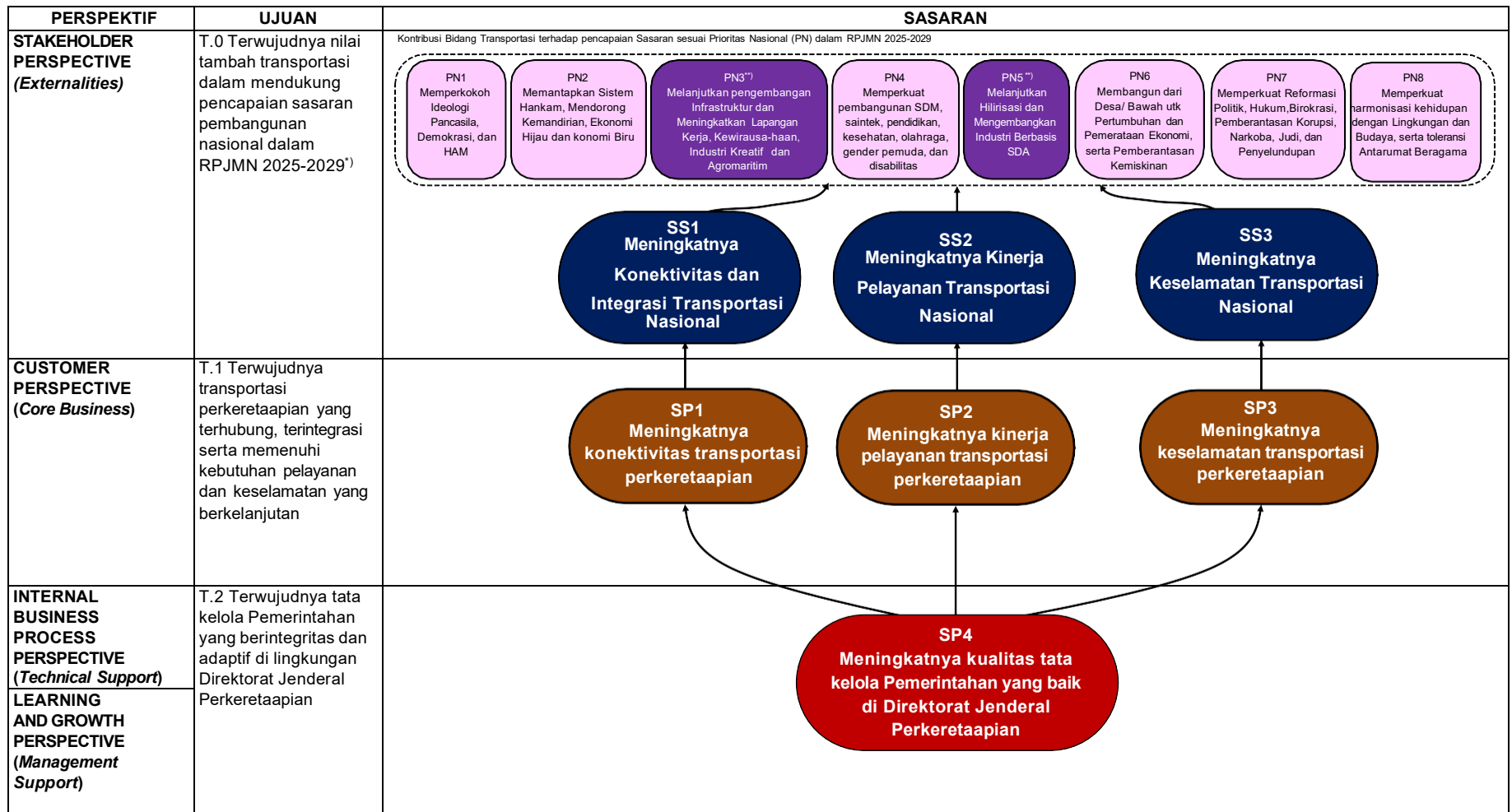
- 1) Sasaran Program 1 (SP.1): Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian.
- 2) Sasaran Program 2 (SP.2): Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian.
- 3) Sasaran Program 3 (SP.3): Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian.
- 4) Sasaran Program 4 (SP.4): Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Berikut disampaikan penjelasan masing-masing tujuan sebagai berikut:

- a. Sasaran Program 1 (SP1), Sasaran Program 2 (SP2) dan Sasaran Program 3 (SP3) merupakan sasaran untuk mewujudkan tujuan pada tingkatan Customer Perspectives yang berkaitan dengan perwujudan konektivitas, pelayanan dan keselamatan transportasi perkeretaapian. Sasaran Program 1 (SP1), Sasaran Program 2 (SP2) dan Sasaran Program 3 (SP3) ini merupakan penurunan langsung dari Sasaran Strategis (SS) di level Kementerian Perhubungan dalam rangka mewujudkan perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan (Tujuan 1 (T.1)).
- b. Sasaran Program 4 (SP4) merupakan sasaran untuk mewujudkan tujuan pada tingkatan Internal Business Perspectives dan Learning and Growth Perspectives yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan perkeretaapian yang berupa keberhasilan pelaksanaan kebijakan, strategi, program, dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian yang berkualitas, penyediaan sumber daya internal yang mencakup penyediaan pendanaan/anggaran, aset, kelembagaan dan organisasi, sumber daya manusia aparatur, sistem informasi serta prasarana dan sarana pendukung di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Sasaran Program 4 (SP4) ini dilaksanakan dalam rangka mewujudkan tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Tujuan 2 (T.2)).

Tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 disampaikan dalam bentuk gambaran peta strategi (*strategy map*) yang menunjukkan hubungan antara tujuan dan sasaran serta struktur dan hubungan antar sasaran dari berbagai perspektif.

Gambar 2. 7 Peta Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029



Sumber: Perdirjen KP-DJKA 144 Tahun 2025 tentang Renstra Bidang Perkeretaapian 2025-2029

2.4.4.2. INDIKATOR KINERJA PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Indikator Kinerja Sasaran Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dirumuskan dengan menerapkan dan memenuhi kriteria SMART yaitu *Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-Bound* (SMART) dengan penjabaran sebagai berikut:

- 1) *Specific*: Indikator harus dibuat secara jelas dan spesifik, sehingga maksud atau pemahaman terhadap indikator tersebut tidak menyebar ke pengertian hal lain yang tidak sesuai.
- 2) *Measurable*: indikator tersebut harus bisa diukur secara kualitatif dan/atau kuantitatif, dan akan lebih baik lagi jika terdapat standar sebagai acuan penilaiannya.
- 3) *Achievable*: target capaian indikator dapat dicapai dengan sumberdaya yang tersedia dan menjadi tantangan bagi organisasi sehingga menginspirasi seluruh elemen organisasi untuk mencapainya.
- 4) *Realistic*: selain harus bisa tercapai sesuai target waktu dan kapasitas sumberdaya, penetapan target capaian atas indikator juga harus realistis dan berorientasi pada hasil.
- 5) *Time Sensitive*: setiap indikator harus memiliki target waktu pencapaian dan memiliki kecenderungan berubah seiring waktu, sehingga dapat digunakan sebagai acuan untuk mengukur keberhasilan pencapaiannya.

Tabel 2. 10 Sasaran Program (SP) dan Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
Rasio Konektivitas Antar Wilayah (IKK BTP1)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang sudah terhubung jaringan dan layanan KA	<p>Jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang sudah terhubung jaringan dan layanan KA s.d tahun berjalan dibandingkan dengan rencana jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan dan layanan KA di wilayah BTP sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) 2030</p> $\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{\text{Rasio simpul antarwilayah yang terhubung jaringan kereta api}}{\text{Rasio realisasi perjalanan kereta api baik penumpang maupun barang terhadap program perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta}}$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (IKK BTP 2)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur tingkat pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI	<p>Panjang jalur kereta api yang telah diukur menggunakan kereta ukur di wilayah BTP dengan hasil Kategori I dan II (kecepatan > 80 km/jam) per periode dibandingkan dengan total panjang jalur KA di wilayah BTP pada tahun berjalan.</p> $\text{Persentase Pengoperasian Jalur KA yang Sesuai dengan TQI Kategori I dan II di wilayah BTP} = \frac{\text{Panjang Jalur KA yang Telah Diukur di Wilayah BTP dengan Hasil TQI Kategori I dan II pada Tahun Berjalan}}{\text{Total Panjang Jalur KA di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}} \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Jalur KA yang Menggunakan Persinyalaan Elektrik di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (IKK BTP3)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur tingkat kehandalan fasilitas operasi di wilayah BTP Surabaya	<p>Jumlah unit interlocking fasilitas operasi di wilayah BTP yang berbasis elektrik s.d tahun berjalan dibandingkan dengan total jumlah unit interlocking fasilitas operasi eksisting di wilayah BTP pada tahun berjalan dan rencana pembangunan/pengembangan s.d tahun 2029.</p> $\text{Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (\%)} = \frac{\text{Jumlah Unit Interlocking Fasilitas Operasi Di Wilayah BTP Yang Berbasis Elektrik S.D Tahun Berjalan}}{\text{Total Jumlah Unit Interlocking Fasilitas Operasi Eksisting Di Wilayah BTP Pada Tahun Berjalan Dan Rencana Pembangunan/Pengembangan S.D Tahun 2025}} \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
IKK4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (IKK BTP4)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur pemenuhan target Angkutan penumpang dan barang di wilayah BTP Surabaya	<p>angkutan barang kereta api di wilayah BTP pada tahun 2025 s.d tahun berjalan Penjumlahan antara pemenuhan target angkutan kereta api penumpang di wilayah BTP dan pemenuhan target angkutan kereta api barang di wilayah BTP periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis dengan bobot masing-masing 50%.</p> $\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA di Wilayah BTP} = \text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang di Wilayah BTP} + \text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang di Wilayah BTP}$ <p>Pemenuhan target angkutan penumpang di wilayah BTP diperoleh dari jumlah realisasi angkutan penumpang kereta api di wilayah BTP pada tahun 2020 s.d tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan penumpang kereta api di wilayah BTP periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis.</p> $\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan Penumpang di Wilayah BTP} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Penumpang Kereta Api di Wilayah BTP dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Penumpang Kereta Api di Wilayah BTP Periode 2025-2029 sesuai Dokumen Renstra}} \times 50\%$ <p>Pemenuhan target angkutan barang di wilayah BTP diperoleh dari jumlah realisasi dibandingkan dengan target angkutan barang kereta api di wilayah BTP periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis.</p> $\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan Barang di Wilayah BTP} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Barang Kereta Api di Wilayah BTP dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Barang Kereta Api di Wilayah BTP Periode 2025-2029 sesuai Dokumen Renstra}} \times 50\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur penurunan kejadian gangguan operasional perjalanan KA	<p>Persentase penurunan kejadian gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlintasan sebidang diperoleh dengan menggunakan <i>baseline</i> jumlah gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlintasan sebidang Tahun 2024 yang ditargetkan penurunannya secara berkala selama periode Tahun 2025-2029</p> $\frac{(\text{Baseline Jumlah kejadian gangguan operasional pada tahun 2024} - \text{Jumlah kejadian gangguan pada tahun berjalan})}{\text{Baseline Jumlah kejadian gangguan operasional pada tahun 2024}} \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
pada Perlintasan Sebidang (IKK BTP5)	wilayah BTP Surabaya		kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia		
Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (IKK BTP6)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur tingkat keselamatan perkeretaapian di wilayah BTP Surabaya	<p>Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diperoleh dari selisih nilai maksimal tingkat keselamatan (100%) dengan persentase jumlah kejadian kecelakaan kereta api (anjlok, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar) di wilayah BTP pada tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan kereta api di wilayah BTP pada tahun berjalan</p> $\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah BTP per 1.000 Jumlah Keberangkatan} = \left[1 - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan KA di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah Keberangkatan Kereta Api di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}} \times 1.000 \right] \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Nilai AKIP (IKK BTP7)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan	<p>Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) diperoleh berdasarkan hasil evaluasi implementasi penyelenggaraan SAKIP yang dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal/Tim Evaluasi Internal Eselon I</p> <p>Nilai AKIP = (Nilai Perencanaan x 30%) + (Nilai Pengukuran x 30%) + (Nilai Pelaporan x 15%) + (Nilai Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal x 25%)</p>	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Tingkat Penerapan Manajemen Risiko (IKK BTP8)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui tingkat manajemen risiko instansi	<p>Penilaian Tingkat Penerapan Manajemen Risiko (nilai 0-30) mengacu pada Peraturan Itjen Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pedoman Penilaian Manajemen Risiko Dalam Mendukung Pengawasan Internal Berbasis Risiko Di Lingkungan Kementerian Perhubungan</p> $\frac{\text{Jumlah hasil pengukuran}}{\text{Jumlah Teknik pengumpulan data}}$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
			alokasi anggaran yang tersedia		
Nilai Kinerja Anggaran (IKK BTP9)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui kinerja Anggaran yang ada di BTP Surabaya	<p>Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Balai Teknik Perkeretaapian (skala 0- 100) mengacu pada PMK Nomor 62 Tahun 2023 yang nilainya dapat diperoleh pada Dashboard Aplikasi Monev Kemenkeu.</p> <p>Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran berupa NKA dikelompokkan pada kategori:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lebih dari 90% : Kategori Sangat Baik; • 80% - 90% : Kategori Baik; • 60% - 80% : Kategori Cukup; • 50% - 60% : Kategori Kurang; • Kurang dari 50% : Kategori Sangat Kurang $NKA = \frac{\text{Nilai Kinerja Atas Perencanaan Anggaran} + \text{Nilai Kinerja Atas Pelaksanaan Anggaran}}{2}$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) (IKK BTP10)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui realisasi penerimaan PNBP yang ada di BTP Surabaya	<p>Realisasi PNBP Balai Teknik Perkeretaapian dibandingkan dengan target perolehan PNBP pada tahun berjalan.</p> $\text{PNBP Balai Teknik Perkeretaapian} = \frac{\text{Realisasi PNBP Balai Teknik Perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{Target PNBP Balai Teknik Perkeretaapian pada tahun berjalan}} \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Nilai Pengawasan Kearsipan Internal (IKK BTP11)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui nilai pengawasan kearsipan yang ada di BTP Surabaya	<p>Nilai Pengawasan Kearsipan Internal diperoleh Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2021 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan</p> $\text{Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian} = \frac{\text{Nilai Pengelolaan Arsip Dinamis} + \text{Nilai Sumber Daya Kearsipan}}{2}$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta	selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	<i>Specific (S)</i>	<i>Measurable (M)</i>	<i>Achievable (A)</i>	<i>Relevant (R)</i>	<i>Time-Bound (T)</i>
			alokasi anggaran yang tersedia		

Sumber: Perdirjen KP-DJKA 144 Tahun 2025 tentang Renstra Bidang Perkeretaapian 2025-2029

2.4.4.3. INDIKASI RISIKO PENCAPAIAN SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Sasaran Program (SP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki risiko-risiko yang dapat diidentifikasi, sehingga dapat dilakukan mitigasi risiko sedini mungkin. Adapun Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sebagaimana pada tabel berikut:

Tabel 2. 11 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

No	Sasaran Program (SP)	Indikasi Risiko
1	Sasaran Program 1 (SP.1) Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> a. Kegagalan pencapaian target pembangunan infrastruktur konektivitas transportasi perkeretaapian b. Tidak berfungsinya secara optimal prasarana dan sarana transportasi perkeretaapian yang mengganggu konektivitas nasional c. Kendala dan hambatan pengadaan lahan yang menghambat pembangunan prasarana transportasi perkeretaapian d. Kurang optimalnya integrasi simpul kereta api dengan jaringan moda transportasi lainnya e. Kurang optimalnya keterhubungan wilayah, akses simpul outlet, maupun kawasan prioritas dan kawasan produksi dengan jaringan kereta api relatif masih terbatas f. Keterlambatan dalam penyediaan pranata pengaturan dan pelaksanaan perencanaan integrasi transportasi dan multimoda
2	Sasaran Program 2 (SP.2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> a. Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap operasional pelayanan transportasi perkeretaapian b. Meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi perkeretaapian c. Pemberian PSO kereta api yang belum tepat sasaran d. Keterbatasan kapasitas layanan perkeretaapian perkotaan e. Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada

		<p>sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian</p> <p>f. Tidak tersedianya fasilitas pendukung peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian sesuai perkembangan kebutuhan</p> <p>g. Belum memadainya kapabilitas dan kompetensi SDM pelayanan transportasi perkeretaapian</p>
3	Sasaran Program 3 (SP.3) Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	<p>a. Kecelakaan kereta api masih ada (belum <i>Zerro Accident</i>), khususnya yang melibatkan moda lain dan masyarakat akibat adanya pelanggaran di perlintasan sebidang jalan</p> <p>b. Penanganan perlintasan sebidang jalan dengan kereta api yang belum optimal antara pemerintah, pemerintah daerah dan operator</p> <p>c. Alokasi anggaran IMO yang belum sesuai kebutuhan</p> <p>d. Keterbatasan peralatan pengujian dan perawatan perkeretaapian</p> <p>e. Tidak terpenuhinya regulasi, target dan standar keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian</p> <p>f. Belum optimalnya pemenuhan kebutuhan minimal kelaikan keselamatan dan keamanan pada sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian</p> <p>g. Faktor sumber daya manusia yang belum mendukung (jumlah, penempatan, kompetensi, dan kepatuhan) keselamatan perkeretaapian</p> <p>b. Dampak sosial dan gangguan masyarakat sekitar jalur kereta api yang berdampak pada operasional kereta api</p> <p>c. Belum optimalnya kelembagaan penyelenggara keselamatan transportasi perkeretaapian</p>
4	Sasaran Program 4 (SP.4) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang	<p>a. Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian</p> <p>b. Kualitas perencanaan dan tatakelola keuangan dan BMN yang masih perlu ditingkatkan di lingkungan Direktorat Jenderal</p>

	<p>baik di Direktorat Jenderal Perkeretaapian</p>	<p>Perkeretaapian</p> <ul style="list-style-type: none"> c. Manajemen sumberdaya manusia di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang belum sepenuhnya berbasis sistem merit d. Tidak tercapainya IP (Indeks Profesionalitas) ASN Direktorat Jenderal Perkeretaapian e. Belum optimalnya kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang lincah (<i>agile</i>) dan adaptif f. Perlunya peningkatan relevansi dan efektivitas regulasi penyelenggaraan transportasi perkeretaapian sesuai perkembangan teknologi dan tantangan pembangunan ke depan g. Belum optimalnya pengendalian intern (termasuk penerapan manajemen risiko) dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian h. Rendahnya pemanfaatan potensi pendanaan alternatif serta peran Swasta dan Pemda dalam investasi transportasi perkeretaapian i. Pengelolaan Satuan Kerja BLU di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang belum optimal dalam penyediaan layanan dan capaian penerimaan belum sesuai dengan target j. yang ditetapkan
--	---	--

Sumber: Perdirjen KP-DJKA 144 Tahun 2025 tentang Renstra Bidang Perkeretaapian

2.4.5 SASARAN KEGIATAN DAN INDIKATOR KEGIATAN BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2025-2029

2.4.5.1. SASARAN KEGIATAN BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2025-2029

Menentukan sasaran kegiatan dalam penyusunan rencana strategis Kementerian/Lembaga dibutuhkan analisis yang mendalam agar dapat memastikan bahwa setiap sasaran yang ditetapkan memiliki relevansi dengan visi, misi, dan tujuan organisasi secara keseluruhan.

Dalam hal analisis diperlukan pendekatan analisis yang dapat membantu mengidentifikasi indikator kinerja kunci (KPI) yang tepat untuk mengukur pencapaian setiap sasaran.

Salah satu pendekatan yang efektif untuk menganalisis sasaran kegiatan adalah *balanced scorecard*. Pendekatan ini memungkinkan untuk melihat kinerja organisasi dari berbagai perspektif, yaitu keuangan, pelanggan, proses bisnis internal, dan pembelajaran dan pertumbuhan. *Balanced scorecard* dapat mengidentifikasi keterkaitan antara berbagai sasaran dan memastikan bahwa upaya yang dilakukan untuk mencapai satu sasaran tidak mengorbankan sasaran lainnya. Selain itu, *balanced scorecard* juga membantu dalam mengukur kinerja secara lebih holistik dan objektif. Berikut merupakan sasaran kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 berdasarkan hasil analisis *Balanced Scorecard (BSC)* terdiri dari:

- SK.BTP1 Meningkatnya konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP1)
- SK. BTP 2 Meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP2)
- SK. BTP 3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP3)
- SK. BTP 4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP4)
- SK.BTP 5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP5)

Gambar 2. 8 Peta Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029

PERSPEKTIF	TUJUAN	STRATEGIC MAP			
<i>Customer Perspective</i>	T.1 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan	SK.BTP1 Meningkatnya konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	SK.BTP2 Meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	SK.BTP3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	SK.BTP4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya
<i>Learning and Growth</i>	T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SK.4 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya			

Sumber: Perdirjen KP-DJKA 144 Tahun 2025 tentang Renstra Bidang Perkeretaapian dan data PK 2025 dan LKIP 2024 BTP Surabaya yang telah diolah

Berikut disampaikan penjelasan masing-masing tujuan sebagai berikut:

- T.1 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya. Tujuan pada tingkatan Customer Perspectives yang berkaitan dengan perwujudan visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau, inklusif dan mampu menjawab tantangan perkembangan sesuai visi RIP Nasional 2030. Indikator Tujuan 1 (T.1) yakni: Pemenuhan capaian indikator program Infrastruktur konektivitas;
- T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya. merupakan tujuan pada tingkatan Internal

Business Perspectives dan Learning and Growth Perspectives yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan perkeretaapian yang berupa keberhasilan pelaksanaan kebijakan, strategi, program, dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian yang berkualitas, penyediaan sumber daya internal yang mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan organisasi, sumber daya manusia aparatur, regulasi, sistem informasi serta prasarana dan sarana pendukung di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam rangka menjalankan tugas menyelenggarakan perumusan, perencanaan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Indikator Tujuan 2 (T.2) yakni: Pemenuhan capaian indikator program Dukungan Manajemen.

2.4.5.2 INDIKATOR KINERJA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2025-2029

Indikator Kinerja Kegiatan Program (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dirumuskan dengan menerapkan *SMART* yaitu *Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-Bound Analysis* (SMART) sebagaimana disampaikan yakni dengan memeriksa apakah rekomendasi indikator tersebut memenuhi kriteria berikut ini:

1. *Specific*: Indikator harus dibuat secara jelas dan spesifik, sehingga maksud atau pemahaman terhadap indikator tersebut tidak menyebar ke pengertian hal lain yang tidak sesuai.
2. *Measurable*: indikator tersebut harus bisa diukur secara kualitatif dan/atau kuantitatif, dan akan lebih baik lagi jika terdapat standar sebagai acuan penilaiannya.
3. *Achievable*: target capaian indikator dapat dicapai dengan sumberdaya yang tersedia dan menjadi tantangan bagi organisasi sehingga menginspirasi seluruh elemen organisasi untuk mencapainya.
4. *Realistic*: selain harus bisa tercapai sesuai target waktu dan kapasitas sumberdaya, penetapan target capaian atas indikator juga harus realistis dan berorientasi pada hasil.
5. *Time Sensitive*: setiap indikator harus memiliki target waktu pencapaian dan memiliki kecenderungan berubah seiring waktu, sehingga dapat digunakan sebagai acuan untuk mengukur keberhasilan pencapaiannya.

Dengan menerapkan kriteria SMART tersebut diatas, maka pada **Tabel 2.11** disampaikan rekomendasi rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029.

Tabel 2. 12 Analisis SMART Rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
Rasio Konektivitas Antar Wilayah (IKK BTP1)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur Wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang sudah terhubung jaringan dan layanan KA	<p>Jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang sudah terhubung jaringan dan layanan KA s.d tahun berjalan dibandingkan dengan rencana jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan dan layanan KA di wilayah BTP sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) 2030</p> $\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{\text{Rasio simpul antarwilayah yang terhubung jaringan kereta api}}{\text{Rasio realisasi perjalanan kereta api baik penumpang maupun barang terhadap program perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta}}$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di Wilayah Balai Teknik	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur tingkat pengoperasian jalur KA yang sesuai	Panjang jalur kereta api yang telah diukur menggunakan kereta ukur di wilayah BTP dengan hasil Kategori I dan II (kecepatan > 80 km/jam) per periode dibandingkan dengan total panjang jalur KA di wilayah BTP pada tahun berjalan.	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
Perkeretaapian (IKK BTP 2)	dengan TQI	$\text{Persentase Pengoperasian Jalur KA yang Sesuai dengan TQI Kategori I dan II di wilayah BTP} = \frac{\text{Panjang Jalur KA yang Telah Diukur di Wilayah BTP dengan Hasil TQI Kategori I dan II pada Tahun Berjalan}}{\text{Total Panjang Jalur KA di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}} \times 100\%$	pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia		
Jalur KA yang Menggunakan Persinyalaan Elektrik di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (IKK BTP3)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur tingkat kehandalan fasilitas operasi di wilayah BTP Surabaya	<p>Jumlah unit interlocking fasilitas operasi di wilayah BTP yang berbasis elektrik s.d tahun berjalan dibandingkan dengan total jumlah unit interlocking fasilitas operasi eksisting di wilayah BTP pada tahun berjalan dan rencana pembangunan/pengembangan s.d tahun 2029.</p> $\text{Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (\%)} = \frac{\text{Jumlah Unit Interlocking Fasilitas Operasi Di Wilayah BTP Yang Berbasis Elektrik S.D Tahun Berjalan}}{\text{Total Jumlah Unit Interlocking Fasilitas Operasi Eksisting Di Wilayah BTP Pada Tahun Berjalan Dan Rencana Pembangunan/Pengembangan S.D Tahun 2025}} \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
IKK4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur pemenuhan target Angkutan penumpang dan	Angkutan barang kereta api di wilayah BTP pada tahun 2025 s.d tahun berjalan Penjumlahan antara pemenuhan target angkutan kereta api penumpang di wilayah BTP dan pemenuhan target angkutan kereta api barang di wilayah BTP periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis dengan bobot masing-masing 50%.	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
Perkeretaapian (IKK BTP4)	barang di wilayah BTP Surabaya	<p> $\frac{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA di Wilayah BTP}}{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang di Wilayah BTP}} = \frac{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang di Wilayah BTP}}{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang di Wilayah BTP}}$ </p> <p>Pemenuhan target angkutan penumpang di wilayah BTP diperoleh dari jumlah realisasi angkutan penumpang kereta api di wilayah BTP pada tahun 2020 s.d tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan penumpang kereta api di wilayah BTP periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis.</p> $\frac{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan Penumpang di Wilayah BTP}}{\frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Penumpang Kereta Api di Wilayah BTP dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Penumpang Kereta Api di Wilayah BTP Periode 2025-2029 sesuai Dokumen Renstra}}} \times 50\%$ <p>Pemenuhan target angkutan barang di wilayah BTP diperoleh dari jumlah realisasi dibandingkan dengan target angkutan barang kereta api di wilayah BTP periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis.</p> $\frac{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan Barang di Wilayah BTP}}{\frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Barang Kereta Api di Wilayah BTP dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Barang Kereta Api di Wilayah BTP Periode 2025-2029 sesuai Dokumen Renstra}}} \times 50\%$	pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia		

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlindungan Sebidang (IKK BTP5)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur penurunan kejadian gangguan operasional perjalanan KA wilayah BTP Surabaya	<p>Persentase penurunan kejadian gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlindungan sebidang diperoleh dengan menggunakan baseline jumlah gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlindungan sebidang Tahun 2024 yang ditargetkan penurunannya secara berkala selama periode Tahun 2025-2029</p> $\frac{(\text{Baseline jumlah kejadian gangguan operasional pada tahun 2024} - \text{jumlah kejadian gangguan pada tahun berjalan})}{\text{Baseline jumlah kejadian gangguan operasional pada tahun 2024}} \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian (IKK BTP6)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur tingkat keselamatan perkeretaapian di wilayah BTP Surabaya	<p>Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diperoleh dari selisih nilai maksimal tingkat keselamatan (100%) dengan persentase jumlah kejadian kecelakaan kereta api (anjlok, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar) di wilayah BTP pada tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan kereta api di wilayah BTP pada tahun berjalan</p> $\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah BTP per 1.000 Jumlah Keberangkatan} = \left[1 - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan KA di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah Keberangkatan Kereta Api di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}} \times 1.000 \right] \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
Nilai AKIP (IKK BTP7)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan	<p>Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) diperoleh berdasarkan hasil evaluasi implementasi penyelenggaraan SAKIP yang dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal/Tim Evaluasi Internal Eselon I</p> $\text{Nilai AKIP} = (\text{Nilai Perencanaan} \times 30\%) + (\text{Nilai Pengukuran} \times 30\%) + (\text{Nilai Pelaporan} \times 15\%) + (\text{Nilai Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal} \times 25\%)$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Tingkat Penerapan Manajemen Risiko (IKK BTP8)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui tingkat manajemen risiko instansi	<p>Penilaian Tingkat Penerapan Manajemen Risiko (nilai 0-30) mengacu pada Peraturan Itjen Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pedoman Penilaian Manajemen Risiko Dalam Mendukung Pengawasan Internal Berbasis Risiko Di Lingkungan Kementerian Perhubungan</p> $\frac{\text{Jumlah hasil pengukuran}}{\text{Jumlah Teknik pengumpulan data}}$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
Nilai Kinerja Anggaran (IKK BTP9)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui kinerja Anggaran yang ada di BTP Surabaya	<p>Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Balai Teknik Perkeretaapian (skala 0-100) mengacu pada PMK Nomor 62 Tahun 2023 yang nilainya dapat diperoleh pada Dashboard Aplikasi Monev Kemenkeu. Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran berupa NKA dikelompokkan pada kategori:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lebih dari 90% : Kategori Sangat Baik; • 80% - 90% : Kategori Baik; • 60% - 80% : Kategori Cukup; • 50% - 60% : Kategori Kurang; • Kurang dari 50% : Kategori Sangat Kurang $NKA = \frac{\text{Nilai Kinerja Atas Perencanaan Anggaran} + \text{Nilai Kinerja Atas Pelaksanaan Anggaran}}{2}$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029
Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) (IKK BTP10)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui realisasi penerimaan PNBP	<p>Realisasi PNBP Balai Teknik Perkeretaapian dibandingkan dengan target perolehan PNBP pada tahun berjalan.</p> $\text{PNBP Balai Teknik Perkeretaapian} = \frac{\text{Realisasi PNBP Balai Teknik Perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{Target PNBP Balai Teknik Perkeretaapian pada tahun berjalan}} \times 100\%$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	Measurable (M)	Achievable (A)	Relevant (R)	Time-Bound (T)
	yang ada di BTP Surabaya		alokasi anggaran yang tersedia		
Nilai Pengawasan Kearsipan Internal (IKK BTP11)	Merupakan salah satu parameter untuk mengukur kinerja tata kelola pemerintahan melalui nilai pengawasan kearsipan yang ada di BTP Surabaya	<p>Nilai Pengawasan Kearsipan Internal diperoleh Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2021 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan</p> $\text{Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian} = \frac{\text{Nilai Pengelolaan Arsip Dinamis} + \text{Nilai Sumber Daya Kearsipan}}{2}$	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung, serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Tugas Pokok dan Bussiness Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap pertahun s.d Tahun 2029

Sumber: Perdirjen KP-DJKA 144 Tahun 2025 tentang Renstra Bidang Perkeretaapian dan data PK 2025 dan LKIP 2024 BTP Surabaya yang telah diolah

Tabel 2. 13 Sasaran dan Indikator Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN
Sasaran Kegiatan 1: Meningkatnya konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP1)	IKK1 Rasio Konektivitas transportasi Perkeretaapian Wilayah Balai Teknik	Rasio
Sasaran Kegiatan 2: Meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP2)	IKK2 Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%
	IKK3 Jalur KA yang Menggunakan Persinyalaan Elektrik di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%
Sasaran Kegiatan 3: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP3)	IKK4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%
	IKK5 Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang	%

Sasaran Kegiatan 4: Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP4)	IKK6 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%
Sasaran Kegiatan 5: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP5)	IKK 7 Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai
	IKK8 Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai
	IKK 9 Nilai Kinerja Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai
	IKK10 Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian	%
	IKK11 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai

Sumber: Perdirjen KP-DJKA 144 Tahun 2025 tentang Renstra Bidang Perkeretaapian
dan data PK 2025 dan LKIP 2024 BTP Surabaya yang telah diolah

Rekomendasi Indikator Kinerja Kegiatan di Balai Teknik Perkeretaapian sebanyak 12 (dua belas) kegiatan, namun dikarenakan di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya tidak menjalankan Kereta Api Perintis (KA Perintis) sehingga, total Indikator Kinerja Kegiatan yang dilaksanakan sebanyak 11 IKK.

2.4.5.3 INDIKASI RISIKO BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2025-2029

Identifikasi Indikasi Risiko adalah proses yang bertujuan untuk mengenali dan menentukan risiko yang berpengaruh terhadap pencapaian Sasaran Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya. Risiko Sasaran Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya merupakan efek dari ketidakpastian terhadap pencapaian Sasaran Strategis. Maka pada Tabel 29 disampaikan Identifikasi Risiko Sasaran Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029.

Tabel 2. 14 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029

NO	SASARAN KEGIATAN (SK. BTP)	INDIKASI RISIKO
1	Sasaran Kegiatan 1: Meningkatnya konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP1)	<ul style="list-style-type: none"> a. Pemantauan dan pengawasan penyelenggaraan prasarana perkeretaapian tidak terlaksana secara optimal b. Dokumen perencanaan teknis tidak ditetapkan/tidak sesuai ketentuan c. Kualitas keluaran dokumen DED rendah
2	Sasaran Kegiatan 2: Meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP2)	<ul style="list-style-type: none"> a. Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap peningkatan prasarana perkeretaapian b. Sertifikasi dan Pengamanan Aset tidak dapat dilakukan sesuai ketentuan c. Penanganan dampak sosial terhambat d. Sertifikasi/Uji riksa tidak terlaksana e. Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap Pemantauan/ pengawasan dan evaluasi perawatan prasarana perkeretaapian

NO	SASARAN KEGIATAN (SK. BTP)	INDIKASI RISIKO
3	Sasaran Kegiatan 3: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP3)	<ul style="list-style-type: none"> a. Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian b. Tidak tersedianya fasilitas pendukung peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian sesuai perkembangan kebutuhan c. Belum memadainya kapabilitas dan kompetensi SDM pelayanan transportasi perkeretaapian d. Keterbatasan peralatan pengujian dan perawatan perkeretaapian e. Tidak terpenuhinya regulasi, target dan standar keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian f. Belum optimalnya pemenuhan kebutuhan minimal kelaikan keselamatan dan keamanan pada sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian g. Faktor sumber daya manusia yang belum mendukung (jumlah, penempatan, kompetensi, dan kepatuhan) keselamatan perkeretaapian h. Dampak sosial dan gangguan masyarakat sekitar jalur kereta api yang berdampak pada operasional kereta api i. Belum optimalnya kelembagaan penyelenggara keselamatan transportasi perkeretaapian

NO	SASARAN KEGIATAN (SK. BTP)	INDIKASI RISIKO
4	Sasaran Kegiatan 4: Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP4)	<ul style="list-style-type: none"> a. Kecelakaan kereta api masih ada (belum Zero Accident), khususnya yang melibatkan moda lain dan masyarakat akibat adanya pelanggaran di perlintasan sebidang jalan b. Penanganan perlintasan sebidang jalan dengan kereta api yang belum optimal antara pemerintah, pemerintah daerah dan operator c. Alokasi anggaran IMO yang belum sesuai kebutuhan d. Keterbatasan peralatan pengujian dan perawatan perkeretaapian e. Tidak terpenuhinya regulasi, target dan standar keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian f. Belum optimalnya pemenuhan kebutuhan minimal kelaikan keselamatan dan keamanan pada sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian g. Faktor sumber daya manusia yang belum mendukung (jumlah, penempatan, kompetensi, dan kepatuhan) keselamatan perkeretaapian h. Dampak sosial dan gangguan masyarakat sekitar jalur kereta api yang berdampak pada operasional kereta api

NO	SASARAN KEGIATAN (SK. BTP)	INDIKASI RISIKO
		i. Belum optimalnya kelembagaan penyelenggara keselamatan transportasi perkeretaapian
5	Sasaran Kegiatan 5: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya (SK BTP5)	a. Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya b. Kualitas perencanaan dan tatakelola keuangan dan BMN yang masih perlu ditingkatkan di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya c. Manajemen sumberdaya manusia di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya yang belum sepenuhnya berbasis sistem merit d. Tidak tercapainya IP (Indeks Profesionalitas) ASN Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya e. Belum optimalnya kelembagaan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

BAB 3

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL

3.1.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN DALAM RPJPN 2025-2029

Arah kebijakan pembangunan untuk bidang transportasi merupakan bagian dalam RPJPN 2025-2045 Misi ke-6 Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan dan ke-7 Sarana dan Prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan.

Pembangunan infrastruktur dalam tataran transformasi sosial difokuskan untuk menyediakan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia. Sebagai upaya mewujudkan transformasi ekonomi, pembangunan infrastruktur dititikberatkan untuk memastikan optimalisasi rantai nilai (*value chain*) pada sektor produksi komoditas unggulan dan pariwisata yang dimiliki setiap wilayah serta penataan dan pengembangan berbasis logistik cerdas (*smart logistics*).

Selama 20 tahun yang akan datang, pembangunan sarana dan prasarana dilakukan dengan pendekatan bersih, berkelanjutan, dan berketahanan, serta prinsip tata kelola infrastruktur yang baik dengan penerapan ekonomi sirkular untuk menjaga keseimbangan manfaat dan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan. Arah kebijakan dan strategi pembangunan dalam RPJPN 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 3.1** dan **Tabel 3.2**.

Tabel 3. 1 Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Bidang Transportasi untuk Mendukung Transformasi Ekonomi

ARAH KEBIJAKAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI	DESKRIPSI
Efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan penerbangan sebagai tulang punggung konektivitas dan rantai nilai yang terpadu secara domestik dan terhubung secara global	a. Pengembangan pelabuhan simpul transshipment sebagai backbone pembangunan infrastruktur terhubung dengan simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia yang dibangun untuk meningkatkan muatan balik b. Pembangunan pelabuhan gerbang ekspor-impor serta pusat alih muatan (transshipment hub internasional), terutama pada pelabuhan-pelabuhan dengan pangsa

ARAH KEBIJAKAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI	DESKRIPSI
	<p>angkutan ekspor-impor yang signifikan seperti Tanjung Priok-Patimban dan Tanjung Perak, serta pelabuhan-pelabuhan pada jalur ALKI seperti Belawan-Kuala Tanjung, Dumai dan Batam (ALKI I), Balikpapan dan Makassar (ALKI II), serta Bitung (ALKI III)</p> <p>c. Pengembangan kawasan ekonomi pada backup area dan hinterland pelabuhan, serta konektivitas hinterland untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah</p> <p>d. Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan simpul untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (termasuk ukuran kapal yang lebih besar dan rute hub and spoke)</p> <p>e. Mendorong pemanfaatan teknologi sarana secara terpadu dan lebih efisien, termasuk pemanfaatan kapal LoLo (Lift-On/Lift-Off) untuk angkutan barang jarak jauh, serta mengoptimalkan peran kapal RoRo (Roll-On/Roll-Off) untuk angkutan barang dan penumpang jarak dekat dan menengah</p> <p>f. Penataan kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik</p> <p>g. Pengembangan kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaan aset kapal laut dan kapal penyeberangan untuk menjamin keberlanjutan layanan dari aspek teknis dan keselamatan pelayaran</p> <p>h. Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pada bandara simpul utama, termasuk pengembangan kapasitas <i>runway</i> dan terminal selaras dengan pertumbuhan permintaan;</p> <p>i. Pengembangan kawasan ekonomi, termasuk aerocity pada hinterland bandara untuk meningkatkan produktivitas</p>

ARAH KEBIJAKAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI	DESKRIPSI
	<p>ekonomi wilayah melalui keterpaduan infrastruktur bandara dan kawasan ekonomi</p> <p>j. Pengembangan infrastruktur serta layanan konektivitas laut dan udara untuk mendukung aksesibilitas di Kawasan Timur Indonesia dan daerah afirmasi 3TP, termasuk melalui pengembangan airstrip, layanan angkutan keperintisan laut dan udara untuk penumpang dan barang, pengembangan teknologi seaplane untuk mendukung aksesibilitas pada provinsi perairan, sebagai bagian dari konektivitas multimoda dan antarmoda yang terpadu</p>
<p>Penguatan integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang</p>	<p>a. Pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan dan pengelolaan yang terpadu. Pembentukan kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengkoordinir layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik</p> <p>b. Pengembangan infrastruktur dan jaringan jalan koridor utama dan koridor penghubung, serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi</p> <p>c. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk mengembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi lokal dan menguatkan keterkaitan desa-kota</p> <p>d. Pengembangan konektivitas kereta api pada koridor logistik untuk angkutan barang dan penumpang</p> <p>e. Penerapan standarisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama</p>

ARAH KEBIJAKAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI	DESKRIPSI
	<ul style="list-style-type: none"> f. Pengembangan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan, DAK tematik, dan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD) g. Pengembangan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan
<p>Penguatan integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang</p>	<ul style="list-style-type: none"> a. Pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan dan pengelolaan yang terpadu. Pembentukan kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengkoordinir layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik b. Pengembangan infrastruktur dan jaringan jalan koridor utama dan koridor penghubung, serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi c. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk mengembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi lokal dan menguatkan keterkaitan desa-kota d. Pengembangan konektivitas kereta api pada koridor logistik untuk angkutan barang dan penumpang e. Penerapan standardisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama f. Pengembangan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan, DAK tematik, dan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD) g. Pengembangan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan

ARAH KEBIJAKAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI	DESKRIPSI
Mewujudkan angkutan umum massal yang berkelanjutan dan optimalisasi pemanfaatan teknologi	<ul style="list-style-type: none"> a. Penyusunan dan pengembangan rencana transportasi perkotaan di wilayah metropolitan, kota besar dan kota sedang yang terstandar dengan pendekatan <i>Transport Demand Management</i>, termasuk perencanaan aspek penataan angkutan logistik perkotaan b. Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan c. Penerapan <i>e-mobility</i> dan pengembangan ekosistem kendaraan berbasis energi baru terbarukan (EBT)

Sumber: RPJPN Tahun 2025-2045

Tabel 3. 2 Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Bidang Transportasi

ARAH KEBIJAKAN SARANA DAN PRASARANA TRANSPORTASI	DESKRIPSI
Pemenuhan konektivitas fisik khususnya simpul transportasi dan penghubung jalan untuk seluruh kelompok masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan kualitas dan kuantitas prasarana simpul transportasi eksisting di kawasan timur untuk mencapai SPM, termasuk airstrip, pelabuhan, dan bandara b. Meningkatkan kualitas dan kuantitas jaringan transportasi c. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk membuka keterisolasian dan ketertinggalan serta mempercepat transformasi sosial
Memperkuat sarana dan prasarana berketahanan bencana. Pengarusutamaan ketahanan bencana sarana dan prasarana publik	<ul style="list-style-type: none"> a. Pelaksanaan <i>Building Rating</i> ketahanan bencana b. Pengarusutamaan multifungsi infrastruktur ketahanan bencana (bangunan umum sebagai <i>shelter</i> evakuasi) c. Penerapan insentif penanggulangan bencana terutama pada kawasan berisiko tinggi

Sumber: RPJPN Tahun 2025-2045

3.1.2 ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI NASIONAL DALAM RPJMN 2025-2029

Dukungan terhadap arah kebijakan dalam Prioritas Nasional 3 juga dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian, dengan melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi, melalui arah kebijakan berikut:

- a. Pengembangan Konektivitas dan layanan Transportasi Multimoda
- b. Peningkatan konektivitas digital dan transisi energi listrik
- c. Peningkatan produktivitas usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi
- d. Pendalaman sektor keuangan
- e. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan
- f. Penguatan ekosistem ekonomi kreatif berbasis kekayaan intelektual

Pembangunan infrastruktur berkualitas, berkeadilan, berketahanan, dan berkelanjutan dengan memanfaatkan teknologi digital diarahkan untuk mendukung terwujudnya prioritas nasional, program prioritas, dan program hasil terbaik cepat, terutama makan bergizi gratis, swasembada pangan, swasembada air, swasembada energi, hilirisasi komoditas, dan transformasi digital.

Pembangunan infrastruktur, pengembangan industri kreatif, dan industri agromaritim bertujuan mendukung pemenuhan pelayanan dasar untuk meningkatkan mutu sumber daya manusia, percepatan pertumbuhan ekonomi, dan pengurangan kemiskinan. Selain itu, pembangunan juga diarahkan untuk mendukung penciptaan kesempatan kerja dan mendorong kewirausahaan dengan melibatkan sepenuhnya usaha kecil, menengah, dan koperasi.

Pembangunan infrastruktur akan mengoptimalkan ketersediaan aset (stok infrastruktur) yang terbangun untuk meningkatkan akses; menurunkan biaya produksi, biaya transportasi dan biaya logistik; menguatkan konektivitas dan rantai nilai komoditas; serta mengembangkan ekonomi kreatif dan pariwisata.

Dalam lima tahun ke depan, pembangunan infrastruktur akan mencakup penyediaan air, pembangunan rumah dan kawasan permukiman, pengelolaan sanitasi dan persampahan,

pembangunan jaringan transportasi, serta penyediaan listrik dan penguatan transformasi digital.

Selain itu, pembangunan infrastruktur yang terpadu, baik layanan transportasi, digital, maupun ketenagalistrikan dengan pengembangan industri kreatif diarahkan untuk memberi ruang yang luas bagi pengembangan kewirausahaan generasi muda, peningkatan inovasi dan perluasan kesempatan pekerjaan bagi banyak orang, serta pengembangan dan peningkatan ekosistem digital. Dengan keunikan budaya dan kekayaan sumber daya lokal, pengembangan industri kreatif melalui pembangunan pariwisata yang berkualitas dan berkelanjutan serta penguatan ekosistem ekonomi kreatif berpotensi menjadi pendorong utama ekonomi dan sekaligus memperkuat citra bangsa di mata dunia.

Pembangunan infrastruktur terpadu dilakukan dengan memperhatikan pendekatan solusi berbasis alam untuk mengurangi risiko bencana dan perubahan iklim, sekaligus menjaga kesinambungan pembangunan dalam jangka panjang. Oleh sebab itu, dalam lima tahun ke depan (2025-2029), pemerintah berkomitmen untuk melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agro-maritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi. Keseluruhan upaya tersebut dapat didukung oleh peningkatan peran sektor jasa keuangan sebagai sumber pembiayaan bagi pembangunan.

Arah kebijakan pembangunan transportasi dalam RPJMN 2025-2029 adalah Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda yang diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:

- a. Pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan.
- b. Pengembangan kereta api penumpang antarkota dan penguatan kereta api angkutan barang.
- c. Pengembangan jaringan pelabuhan terpadu.
- d. Pengembangan jaringan bandara terpadu.
- e. Penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- f. Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan.
- g. Pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi,

h. Peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.

Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam pembangunan transportasi nasional 2025-2029 cukup strategis melalui kegiatan yang berfokus pada:

- a. Penyediaan transportasi perintis multimoda melalui layanan angkutan kereta api penumpang bersubsidi (perintis dan PSO).
- b. Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi kereta api.
- c. Penyediaan kereta api regional/antar kota melalui pengembangan layanan kereta api penumpang antarkota, kereta api kecepatan tinggi dan kereta api logistik dalam mendukung kawasan strategis/prioritas (kawasan industri dan ekonomi khusus, kawasan pariwisata dan kawasan sentra produksi pangan/*food estate* dan kawasan strategis lainnya yang ditetapkan oleh pemerintah).
- d. Pengembangan dan pembangunan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel kereta api di kawasan perkotaan prioritas.

Tabel 3. 3 Strategi Pengembangan Transportasi Perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029

KEGIATAN PRIORITAS	TARGET 2025-2029	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI	KERANGKA REGULASI, KELEMBAGAAN DAN PEMBIAYAAN	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS
Pengembangan KA Penumpang Antar Kota dan Penguatan KA Angkutan Barang	a. 1,03 juta jumlah perjalanan kereta api b. 601 juta penumpang angkutan perkeretaapian (secara kumulatif meliputi KA perkotaan dan antar kota di Jawa, Sumatera dan Sulawesi c. 98% kondisi jalur kereta api sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) kategori 1 dan 2 d. 58 km panjang jalur kereta api baru dibangun (6985 km kumulatif) e. 70% jalur kereta api yang menggunakan persinyalan elektrik	a. Penyiapan/Pembangunan KA cepat untuk meningkatkan efisiensi koridor antar kota kota besar konurbasi di Jawa b. Pembangunan KA antar kota, akses simpul transportasi dan kawasan prioritas di Jawa dan Sumatera c. Jaringan KA logistik dan penumpang di luar Jawa/Sumatera d. Pemenuhan dukungan angkutan khususnya sarana KA untuk layanan non komersial dan pemenuhan IMO Perkeretaapian	a. Pembenahan tata kelola kelembagaan: - Memperjelas aset dan pemisahan operator sarana prasarana - TAC dan IMO dikaitkan dengan biaya dan kinerja - Strategi kontrak operasi tahun jamak b. Pengembangan skema pendanaan kreatif untuk pengadaan sarana	a. Sumatera: koridor trans sumatera serta kereta akses menuju simpul transportasi dan kawasan prioritas b. Jawa: penyiapan/ pembangunan kereta cepat Jawa, jalur ganda dan simpul transportasi, reaktivasi, peningkatan jalur dan persinyalan jalur KA c. Sulawesi: koridor trans Sulawesi untuk akses pelabuhan dan kawasan prioritas d. Kalimantan: penyiapan KA Perkotaan IKN dan akses ke bandara Balikpapan

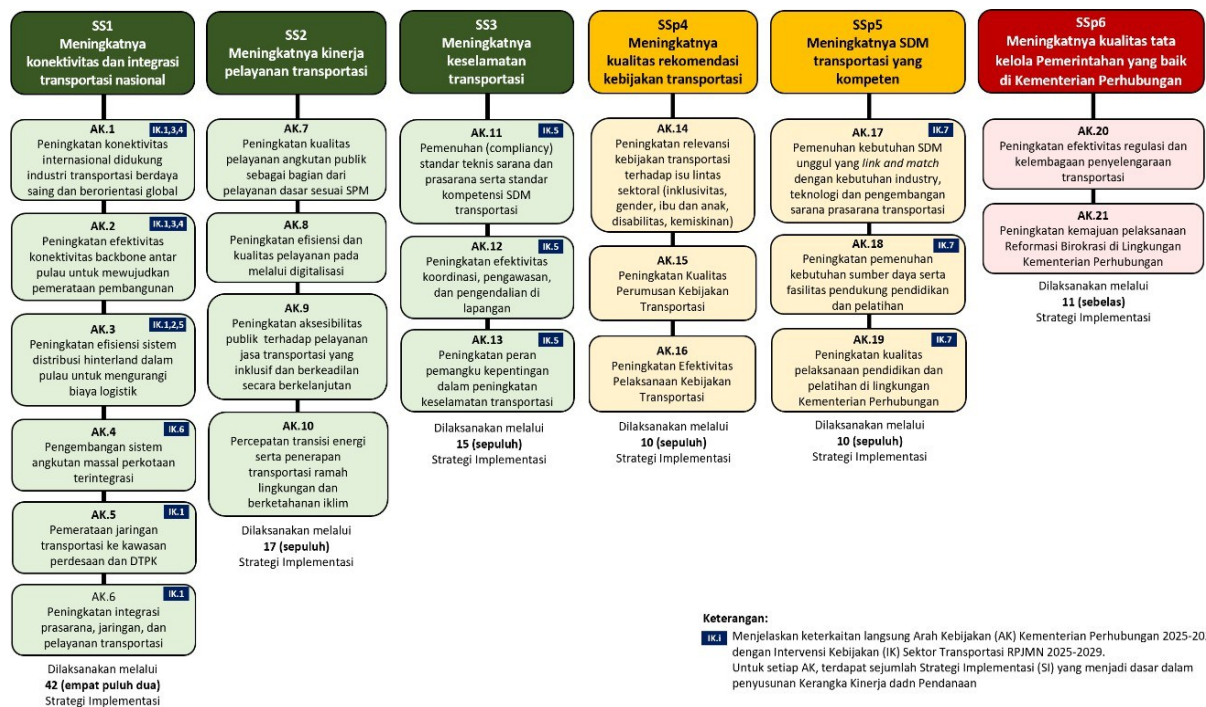
KEGIATAN PRIORITAS	TARGET 2025-2029	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI	KERANGKA REGULASI, KELEMBAGAAN DAN PEMBIAYAAN	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS
Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan	a. Pengembangan sistem angkutan massal berbasis jalan atau rel di 20 kota metropolitan dan kota besar/sedang prioritas b. 950 juta jumlah angkutan penumpang perkotaan di 10 kota metropolitan dengan menggunakan angkutan umum massal berbasis jalan dan rel c. 2,836 juta penumpang/hari ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel	a. Percepatan pembangunan sistem angkutan massal di Wilayah Metropolitan prioritas b. Melanjutkan <i>Sustainable Urban Mobility Plan</i> berbasis wilayah fungsional (<i>metropolitan statistical area</i>) c. Pengembangan kelembagaan pengelola transportasi metropolitan d. Pengembangan skema integrasi pendanaan (<i>co financing</i> : tanggung jawab Pemda, optimalisasi swasta, dan dukungan pusat sejauh diperlukan) e. Integrasi pengembangan angkutan umum dengan pengembangan perumahan, termasuk untuk MBR f. Implementasi <i>Smart Mobility</i>	Penerbitan Rancangan Perpres Percepatan Pembangunan Angkutan Umum Massal Perkotaan yang melingkupi penataan pada aspek: a. Perencanaan mobilitas terpadu b. kelembagaan pengelolaan transportasi metropolitan	a. Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 20 kota (lanjutan dan baru) b. Raperpres Angkutan Umum Massal Perkotaan

Sumber: RPJMN 2025-2029

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 memuat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029 (lihat **Gambar 3.3**). Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-2029, pencapaian kinerja pelayanan publik yang menjadi *core-business* Kementerian Perhubungan, *focusing* dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumberdaya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai.

Gambar 3. 1 Struktur Arah Kebijakan (AK) untuk Mencapai Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan



Strategi Implementasi (SI) untuk setiap Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan 2025-2029 berisi indikasi program/kegiatan/proyek strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.

Strategi implementasi untuk Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang menjadi penugasan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat dilihat pada **Tabel 3.4** berikut ini.

Tabel 3. 4 Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam Pelaksanaan Strategi Implementasi untuk Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan 2025-2029

SASARAN STRATEGIS (SS)	ARAH KEBIJAKAN (AK)	STRATEGI IMPLEMENTASI
Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	Arah Kebijakan 2 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas <i>backbone</i> antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI • Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
	Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi <i>hinterland</i> dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik	<ul style="list-style-type: none"> • Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi • Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera • Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar • Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api) • Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik • Dukungan konektivitas transportasi kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar

	Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi	<ul style="list-style-type: none"> • Mengembangkan sistem angkutan massal berbasis rel pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya • Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal berbasis rel (fasilitas integrasi, sistem <i>feeder</i>, sistem pembayaran terintegrasi, jalur) • Dukungan pengembangan <i>Intelligent Transport System</i> pada KIPP IKN terutama pada transportasi perkeretaapian • Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis kereta api di KIPP IKN
	Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi,	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi perkeretaapian yang lebih tepat sasaran • Meningkatkan kualitas dan efektifitas pelayanan angkutan kereta api
	Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda di simpul perkeretaapian • Dukungan sektor perkeretaapian dalam National Logistic Ecosystem (NLE)
Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi	Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu pada transportasi perkeretaapian • Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan kereta api commuter yang lebih tepat sasaran • Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (<i>customers satisfaction index</i>) terhadap pelayanan transportasi perkeretaapian untuk mengetahui sebesar baik dan puas Masyarakat terhadap layanan transportasi perkeretaapian yang sudah disediakan oleh pemerintah
	Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang kereta api

		<ul style="list-style-type: none"> Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimoda dan multimoda barang
	<p>Arah Kebijakan 9 (AK9)</p> <p>Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan</p>	<ul style="list-style-type: none"> Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi perkeretaapian, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang Playground (ruang bermain anak) Penerapan GEDSI di bidang transportasi perkeretaapian Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi perkeretaapian dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing Penerapan SPM perkeretaapian untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus. Perluasan jaringan pelayanan transportasi perkeretaapian yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi perkeretaapian
	<p>Arah Kebijakan 10 (AK10)</p> <p>Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim</p>	<ul style="list-style-type: none"> Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi perkeretaapian Melakukan pemanfaatan bio diesel untuk angkutan kereta api
<p>Sasaran Strategis 3 (SS3)</p> <p>Meningkatnya keselamatan transportasi</p>	<p>Arah Kebijakan 11 (AK11)</p> <p>Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana transportasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian

		<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian • Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan transportasi perkeretaapian • Membangun infrastruktur transportasi perkeretaapian yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana
	Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi perkeretaapian sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian • Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian • Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian
	Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan safety awareness dan peran masyarakat dlm peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian • Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi perkeretaapian untuk melakukan self-assessment keselamatan. • Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian • Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi perkeretaapian

<p>Sasaran Strategis 6 (SSp6)</p> <p>Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan</p>	<p>Arah Kebijakan 20 (AK20)</p> <p>Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi perkeretaapian yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan • Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional • Meningkatkan sinergi antarlembaga birokrasi dan antar daerah
	<p>Arah Kebijakan 21 (AK21)</p> <p>Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Transformasi kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian menuju Good Governance yang didorong oleh pemanfaatan teknologi. • Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan smart government di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis resiko (PPBR) dibidang transportasi perkeretaapian • Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan asset Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen resiko di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, termasuk pembentukan SDU (Special Delivery Unit) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan kemanfaatan hasil pembangunan bidang transportasi perkeretaapian

Sumber: RPJMN 2025-2029, Renstra DJKA 2025-2029 dan BTP SBY

3.3. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN TAHUN 2025-2029

3.3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI UTAMA DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN DALAM MENDUKUNG RPJMN 2025-2029

Arah kebijakan dan strategi pembangunan perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029 dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, selanjutnya dilakukan inventarisasi arah kebijakan dan strategi utama Direktorat Jenderal Perkeretaapian antara lain:

1. Pengembangan kereta api penumpang antar kota

Jaringan kereta api dalam pengembangan jaringan transportasi antar kota dalam pulau berperan sebagai moda utama jarak jauh. Jaringan utama (*trunk line*) adalah jaringan jalur kereta api nasional sesuai Rencana Induk Perkeretapian Nasional dengan jaringan pengumpan (*feeder line*) adalah jaringan jalur kereta api provinsi/kabupaten/kota sesuai Rencana Induk Perkeretapian Provinsi/Kabupaten/ Kota Jaringan kereta api dapat dikembangkan jaringan menuju simpul bandara dan pelabuhan. Strategi implementasi yang dilakukan antara lain:

- a. Menyiapkan dokumen perencanaan (*readiness criteria*) pembangunan jalur kereta api antar kota.
- b. Melanjutkan pembangunan jalur kereta Trans Sumatera dalam rangka menyambungkan jaringan jalur kereta api Sumatera bagian selatan, Sumatera bagian barat dan Sumatera bagian utara dalam rangka meningkatkan konektivitas kawasan di Pulau Sumatera.
- c. Melanjutkan pengembangan kereta api cepat (*high speed train*) Jakarta- Surabaya untuk peningkatan efisiensi integrasi ekonomi dan pengembangan kawasan pusat kegiatan.
- d. Pengembangan dan penataan stasiun kereta api kelas besar sebagai pusat *hub* dan stasiun kereta api kelas sedang/kecil sebagai *spoke* yang terintegrasi dengan simpul bandara dan pelabuhan.
- e. Reaktivasi jalur kereta api dalam rangka meningkatkan konektivitas wilayah dan mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah.

2. Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis rel maupun berbasis otonom terintegrasi dan berkelanjutan, melalui strategi:

- a. Pengembangan jaringan kereta api perkotaan di yang diintegrasikan dengan pengembangan kawasan berorientasi transit (*Transit-Oriented Development/TOD*).
 - b. Pengembangan jaringan kereta api perkotaan dengan teknologi sesuai dengan kondisi wilayah dan kemampuan fiskal daerah, antara lain kereta api massal, kereta api ringan, kereta gantung.
 - c. Pengembangan jaringan kereta api perkotaan berbasis otonom dengan memanfaatkan teknologi.
 - d. Pengembangan simpul dan jaringan pendukung kawasan Ibukota Negara (IKN).
3. Pengembangan kereta api angkutan barang pendukung logistik
- a. Pengembangan jaringan kereta api barang di Sumatera bagian selatan dan Lampung dalam rangka mendukung efisiensi distribusi angkutan barang komoditas utama dan logistik.
 - b. Pengembangan jaringan kereta api barang di Kalimantan dan Sulawesi dalam rangka mendukung efisiensi distribusi angkutan barang komoditas utama dan logistik.
 - c. Pengembangan jaringan kereta api menuju kawasan ekonomi/strategis/pusat komoditas utama dan simpul outlet distribusi angkutan barang komoditas utama dalam rangka penguatan sistem distribusi koridor utama mendukung integrasi rantai pasok domestik (menghubungkan kawasan ekonomi/strategis dengan pelabuhan/bandara) dan perluasan jaringan kereta api untuk efisiensi logistik.
 - d. Pengembangan sistem logistik rel di Pulau Jawa untuk mengoptimalkan pemanfaatan kapasitas jalur rel ganda/*double track* untuk logistik angkutan khusus.
 - e. Pengembangan stasiun barang/*dry port* dalam mendistribusikan logistik barang.
4. Pengembangan jaringan kereta api di Ibukota Negara sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis rel maupun berbasis otonom terintegrasi dan berkelanjutan, melalui strategi:
- a. Pengembangan jaringan kereta api dalam mendukung konektivitas Ibukota Negara dengan kawasan pusat kegiatan di Kalimantan.
 - b. Pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis otonom dan berbasis teknologi lainnya yang ramah lingkungan dalam rangka mendukung konektivitas di dalam Kawasan Inti Pusat Pemerintah dan kawasan di dalam Ibukota Negara.
 - c. Pengembangan simpul transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan.

3.3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENCAPAIAN SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Untuk Tahun 2025-2029, arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk setiap Sasaran Program (SP) berdasarkan hasil analisis yang memetakan perkembangan isu dan lingkungan strategis menjadi elemen kelemahan, kekuatan, peluang, dan tantangan yang perlu diantisipasi oleh jajaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui identifikasi risiko pada setiap Sasaran Program dan pelaksanaan arah kebijakan strategis. Dalam rangka mendukung agenda pembangunan nasional dan mendukung pencapaian tujuan Kementerian Perhubungan serta mendorong terwujudnya visi, misi, tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian, ditetapkan arah kebijakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1. Tujuan 1 (T.1) Terwujudnya perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan dengan arah kebijakan, yakni:
 - a) Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian melalui pembangunan jaringan kereta api antar kota sesuai RIP Nasional, peningkatan jaringan kereta api perkotaan terintegrasi dan berkelanjutan, peningkatan jaringan dan layanan kereta api pendukung logistik dan reaktivitas jalur kereta api mati.
 - b) Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian melalui peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja keselamatan kereta api, peningkatan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian, peningkatan pemenuhan fasilitas pengujian dan perawatan perkeretaapian, peningkatan pemeliharaan peralatan dan pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian, peningkatan sertifikasi kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian, peningkatan sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian.
 - c) Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian melalui peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api eksisting, peningkatan penerapan teknologi perkeretaapian dalam pelayanan kereta api, peningkatan sistem monitoring, evaluasi dan pelaporan kinerja pelayanan perkeretaapian, peningkatan subsidi pelayanan kereta api, peningkatan

- akses layanan kereta api yang inklusif bagi berkebutuhan khusus dan responsif gender, peningkatan fasilitas keterpaduan/integrasi di stasiun kereta api, peningkatan aspek keselamatan perlintasan sebidang serta peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang.
2. Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang berkualitas dengan arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran adalah peningkatan pencapaian nilai AKIP, peningkatan pencapaian nilai kinerja anggaran, peningkatan pencapaian realisasi PNBP Direktorat Jenderal Perkeretaapian, peningkatan pencapaian kinerja tata kelola pemerintahan di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI BTP KELAS I SURABAYA

3.4.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI UTAMA BTP SURABAYA DALAM MENDUKUNG RPJMN 2025-2029

Arah kebijakan dan strategi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya pada periode 2025–2029 dirumuskan untuk mendukung pencapaian agenda pembangunan nasional, khususnya RPJMN 2025–2029 yang menekankan peningkatan konektivitas, penguatan logistik nasional, keselamatan transportasi, dan transformasi digital. Selain itu, arah kebijakan ini disusun untuk menyelaraskan sasaran Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) sebagaimana tertuang dalam Renstra DJKA 2025–2029 yang menekankan pada peningkatan jaringan rel, peningkatan kapasitas prasarana, modernisasi operasi, dan tata kelola penyelenggaraan perkeretaapian. Dengan demikian, arah kebijakan BTP Kelas I Surabaya tidak hanya berfungsi sebagai pedoman internal, melainkan sebagai bagian integral dari sistem penyelenggaraan perkeretaapian nasional.

BTP Kelas I Surabaya memiliki mandat sebagai Unit Pelaksana Teknis sebagaimana diatur dalam Permenhub Nomor 36 Tahun 2022, yaitu melaksanakan pembangunan, pengawasan, pengujian, pengoperasian terbatas prasarana, serta penjaminan keselamatan teknis perkeretaapian di wilayah Jawa Timur. Kompleksitas tugas tersebut menuntut perumusan arah kebijakan yang komprehensif, realistis, dan berorientasi pada peningkatan kualitas pelayanan. Oleh karena itu, arah kebijakan BTP pada periode 2025–2029 disusun ke dalam lima sasaran kebijakan utama sebagai berikut:

- | | |
|-----------|--|
| SK.BTP1 | Meningkatnya konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya |
| SK. BTP 2 | Meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya |
| SK. BTP 3 | Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya |
| SK. BTP 4 | Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya |
| SK.BTP5 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya |

Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya sebagai Unit Kerja Teknis di bawah Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki peran strategis dalam mendukung pencapaian *8 Agenda Pembangunan Nasional* sebagaimana ditetapkan dalam RPJMN 2025–2029. Setiap agenda pembangunan dijabarkan ke dalam sasaran pembangunan nasional yang dicapai melalui strategi pembangunan sektoral. Dalam konteks perkeretaapian, strategi tersebut selaras dengan 4 Agenda Pembangunan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025–2029, yaitu:

1. Penguatan konektivitas antarwilayah dan logistik nasional
2. Pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel
3. Modernisasi, peningkatan keselamatan, dan ketahanan infrastruktur kereta api
4. Transformasi kelembagaan, tata kelola, dan digitalisasi sistem perkeretaapian

Dari 8 Agenda RPJMN, terdapat 3 Agenda Pembangunan Nasional yang programnya secara langsung dilaksanakan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, yaitu Agenda Pembangunan 1, Agenda Pembangunan 4, dan Agenda Pembangunan 5, yang masing-masing menjadi kerangka operasional bagi kegiatan BTP di wilayah Jawa Timur. Penjabaran dukungan BTP Surabaya terhadap ketiga agenda tersebut adalah sebagai berikut.

Agenda Pembangunan 1 - Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas dan Berkeadilan

Dalam RPJMN 2025–2029, Agenda Pembangunan 1 menekankan peningkatan nilai tambah ekonomi, penguatan industrialisasi, dan optimalisasi daya saing kawasan ekonomi strategis. Hal ini selaras dengan Renstra Ditjen Perkeretaapian 2025–2029 yang menempatkan peningkatan kapasitas jaringan KA antar kota dan logistik sebagai salah satu agenda prioritas. BTP Kelas I Surabaya memiliki mandat untuk berkontribusi melalui dukungan terhadap strategi nasional sebagai berikut:

1. Meningkatkan nilai tambah sektor industri dan kawasan ekonomi strategis. Kegiatan perkeretaapian yang mendukung strategi ini di Jawa Timur meliputi:
 - a. Peningkatan kapasitas lintas Surabaya–Sidoarjo–Porong–Bangil sebagai koridor ekonomi utama Jawa Timur.
 - b. Pembangunan jalur ganda dan kapasitas jalur industri pada lintas Surabaya–Pasuruan–Probolinggo untuk mendukung distribusi industri di Gresik, Pasuruan, Mojokerto.
 - c. Modernisasi prasarana logistik termasuk peningkatan terminal barang, fasilitas

operasi, jembatan, dan sistem telekomunikasi operasi KA.

- d. Dukungan teknis konektivitas kawasan industri seperti Gresik Industrial Estate, Pasuruan Industrial Estate, dan kawasan ekonomi di Malang Selatan.

Seluruh kegiatan ini selaras dengan Renstra DJKA yang menargetkan peningkatan angkutan barang berbasis rel dan peningkatan kapasitas angkut logistik KA.

2. Meningkatkan nilai tambah sektor pariwisata dan jasa Kegiatan yang mendukung strategi ini meliputi:
 - a. Reaktivasi jalur Kalisat–Bondowoso–Situbondo–Pamarukan, sebuah jalur historis yang mendukung pariwisata Kawasan Tapal Kuda.
 - b. Peningkatan jalur dan fasilitas operasi pada jalur wisata, seperti lintas Malang–Blitar, Malang–Kalipare, dan Jember–Banyuwangi menuju Kawasan Wisata Ijen–Baluran.
 - c. Peningkatan keselamatan jembatan dan terowongan pada lintas-lintas potensial wisata.

Reaktivasi ini sesuai Renstra DJKA yang secara eksplisit memasukkan jalur Kalisat–Pamarukan sebagai bagian dari *proyek strategis reaktivasi nasional*, walaupun sumber pendanaannya menggunakan alternatif lain selain APBN.

3. Meningkatkan ekosistem digital dan teknologi transportasi rel. Sejalan dengan agenda transformasi digital DJKA, BTP mendukung melalui:
 - a. Implementasi sistem telekomunikasi modern berbasis fiber optic dan radio digital untuk pengendalian perjalanan KA.
 - b. Digitalisasi sistem inspeksi dan pemeliharaan prasarana, termasuk aplikasi monitoring dan dashboard kondisi aset.
 - c. Penguatan catu daya prasarana untuk mendukung implementasi sistem sinyal modern, CTC, dan potensi elektrifikasi di masa mendatang

Agenda Pembangunan 4- Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia dan Pelayanan Dasar

Agenda ini menempatkan keselamatan, keamanan, dan kualitas pelayanan transportasi sebagai bagian dari pelayanan dasar nasional. Renstra DJKA 2025–2029 secara tegas menjadikan peningkatan keselamatan perkeretaapian sebagai sasaran strategis utama Dalam agenda ini, BTP Kelas I Surabaya diamanatkan mendukung dua strategi utama berikut:

1. Peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian Arah kebijakan strategis mencakup:

- a. Penerapan pendekatan sistem keselamatan (system safety approach) dalam setiap tahap perencanaan, pembangunan, operasi, dan pemeliharaan.
- b. Penegakan standar keselamatan perkeretaapian, termasuk NSPK DJKA terkait jalur, jembatan, terowongan, persinyalan, dan telekomunikasi.
- c. Pengembangan pola pembiayaan keselamatan melalui APBN, KPBU, dan sumber alternatif lainnya.
- d. sosialisasi keselamatan untuk operator, pemerintah daerah, dan masyarakat.
- e. Pemenuhan sarana dan prasarana keselamatan jalur, termasuk APIL, pintu perlintasan otomatis, CCTV, dan sensor keselamatan.

Kontribusi BTP Kelas I Surabaya diwujudkan melalui:

- a. pemetaan perlintasan sebidang rawan
 - b. program penutupan perlintasan liar
 - c. peningkatan jalur, jembatan dan terowongan
 - d. penanganan titik rawan banjir dan longsor
 - e. peningkatan fasilitas operasi
2. Penguatan ketahanan infrastruktur terhadap bencana

Dalam konteks RPJMN, ketahanan infrastruktur merupakan prioritas nasional mengingat banyaknya jaringan rel yang berada di kawasan rawan. Renstra DJKA memasukkan ketahanan geoteknik dan struktur jalur sebagai salah satu strategi prioritas teknis.

Kontribusi BTP Kelas I Surabaya diwujudkan melalui:

- a. Pemenuhan standar SNI dan Standar Internasional (SI) untuk perlengkapan keselamatan, sensor, dan peralatan monitoring
- b. Pembangunan sistem deteksi dini longsor dan banjir di lintas berisiko tinggi Jember–Banyuwangi dan Malang Selatan.
- c. Peningkatan kualitas jembatan dan terowongan, termasuk penguatan struktur dan perawatan besar.
- d. Penyelenggaraan sistem transportasi multimoda tanggap bencana, termasuk akses jalur menuju simpul logistic

Agenda Pembangunan 5 - Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar

Agenda ini selaras dengan Renstra DJKA yang menjadikan penguatan jaringan KA, modernisasi fasilitas operasi, dan peningkatan konektivitas logistik sebagai salah satu fokus pembangunan prasarana nasional.

BTP Kelas I Surabaya berperan melalui tiga strategi:

1. Memperkuat Infrastruktur Transportasi untuk Pengembangan Ekonomi

Melalui strategi meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian, BTP Kelas I Surabaya mendukung melalui:

- a. peningkatan standar prasarana,
- b. perbaikan kualitas jalur, jembatan, dan terowongan,
- c. modernisasi sinyal dan telekomunikasi.

2. Memperkuat Infrastruktur Ekonomi melalui Konektivitas Perkeretaapian

Kegiatan perkeretaapian yang mendukung strategi ini meliputi:

- a. Pembangunan jalur KA (termasuk reaktivasi dan jalur ganda) di koridor strategis Jawa Timur.
- b. Pemeliharaan, perawatan, dan peningkatan kapasitas jalur KA, termasuk track improvement dan penguatan struktur.
- c. Pengembangan KA akses Pelabuhan dan Bandara, mendukung efisiensi logistik menuju Tanjung Perak, Gresik, Probolinggo, dan Bandara Juanda.

3. Memperkuat Infrastruktur Perkotaan

RPJMN 2025–2029 menetapkan Surabaya sebagai salah satu kota prioritas pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel.

BTP Kelas I Surabaya mendukung strategi ini melalui:

- a. penyiapan jalur KA komuter,
- b. penataan fasilitas operasi stasiun perkotaan,
- c. dukungan teknis pengembangan SRRL/ART/Trem Surabaya,
- d. integrasi antarmoda melalui fasilitas interchange.

3.4.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENCAPAIAN SASARAN BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2025–2029

Dalam rangka mendukung arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional bidang perkeretaapian yang telah ditetapkan Kementerian Perhubungan dan

Direktorat Jenderal Perkeretaapian, serta selaras dengan RPJMN 2025–2029 dan arah pembangunan jangka panjang (RPJPN 2025–2045), Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya merumuskan strategi pengembangan dan peningkatan kinerja prasarana perkeretaapian untuk periode 2025–2029.

Arah kebijakan dan strategi ini merupakan terjemahan langsung dari Arah Kebijakan Ditjen Perkeretaapian, yang meliputi:

1. Peningkatan Konektivitas Jaringan Perkeretaapian dan Dukungan Pengembangan Logistik,
2. Peningkatan Kinerja Pelayanan dan Keandalan Operasi Transportasi Perkeretaapian,
3. Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian dan Tanggap Darurat Bencana,
4. Peningkatan kualitas tata Kelola di lingkungan BTP Kelas I Surabaya,

Berdasarkan arah tersebut, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya menetapkan 4 (empat) sasaran utama yang menjadi fokus pembangunan lima tahun ke depan.

1. Peningkatan Konektivitas Jaringan Perkeretaapian dan Dukungan Pengembangan Logistik
Sasaran yang ingin dicapai:

Ketersediaan prasarana perkeretaapian yang handal, terhubung, dan mendukung konektivitas antarkota, kawasan industri, pelabuhan, serta pusat-pusat ekonomi strategis di Jawa Timur.

Sasaran ini sejalan dengan prioritas Ditjen Perkeretaapian mengenai peningkatan jaringan KA antar kota dan peningkatan share logistik KA, serta mendukung agenda RPJMN untuk “memperkuat konektivitas dan mempercepat distribusi logistik nasional.”

Strategi untuk mewujudkan peningkatan konektivitas jaringan:

- a. Pembangunan jalur kereta api baru dan jalur ganda pada lintas strategis seperti Surabaya–Bangil, Mojokerto–Jombang, dan lintas industri pesisir Utara Jawa Timur.
- b. Reaktivasi jalur KA potensial, terutama koridor Kalisat–Pamarukan, guna mendorong konektivitas industri agro, UMKM, dan ekspor wilayah Tapal Kuda.
- c. Pembangunan akses kereta api menuju pelabuhan dan kawasan logistik (Port Access Railway), termasuk dukungan teknis akses ke Teluk Lamong, Gresik, dan Probolinggo.
- d. Peningkatan prasarana jalur existing termasuk jembatan dan terowongan, melalui *track improvement*, perbaikan struktur tanah dasar, penanganan titik rawan banjir/longsor, dan peningkatan kecepatan operasi.

- e. Peningkatan kapasitas pelayanan komuter dan feeder Surabaya Raya, melalui optimalisasi lintas Waru–Wonokromo–Gubeng–Sidoarjo dan penguatan integrasi antarmoda.

Ke-5 strategi tersebut perlu disiapkan dengan perencanaan awal yang matang sehingga sebagai *readiness criteria* diperlukan penyusunan dokumen perencanaan teknis (FS/DED) untuk pembangunan jaringan strategis 2025–2045 sesuai arah jangka panjang DJKA.

2. Peningkatan Kinerja Pelayanan dan Keandalan Operasi Transportasi Perkeretaapian

Sasaran yang ingin dicapai:

Kinerja pelayanan operasi KA yang lebih andal, efisien, aman, serta mampu meningkatkan kapasitas angkutan penumpang dan barang di Jawa Timur.

Sasaran ini mendukung arah kebijakan DJKA terkait modernisasi operasi, peningkatan keandalan prasarana, serta reformasi layanan.

Strategi untuk mewujudkan peningkatan kinerja pelayanan:

- a. Pembangunan jalur ganda perkotaan Surabaya Raya dan peningkatan fasilitas transit (stasiun komuter dan titik integrasi).
 - b. Peningkatan jalur KA termasuk penguatan jembatan, perbaikan geometri, penggantian rel, dan modernisasi sistem persinyalan dan telekomunikasi.
 - c. Peningkatan fasilitas operasi KA, antara lain rumah sinyal, ruang PPKA, ruang telekomunikasi, serta fasilitas CTC/ITCS untuk digitalisasi operasi.
 - d. Penyusunan dokumen FS/DED, supervisi pengawasan teknis, dan penilaian keandalan prasarana, untuk memastikan kesiapan jaringan dalam menghadapi peningkatan volume perjalanan.
 - e. Optimalisasi frekuensi perjalanan KA penumpang dan barang melalui pengaturan lintas (line capacity management) dan peningkatan kecepatan operasi.
 - f. Pengawasan penyelenggaraan prasarana oleh operator untuk memastikan standar pelayanan minimum (SPM) terpenuhi, termasuk kesiapan fasilitas pelayanan publik
- ## 3. Peningkatan Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya sesuai arah kebijakan Ditjen Perkeretaapian adalah meningkatkan kelancaran dan efisiensi operasi

Lalu Lintas KA, meningkatkan kapasitas angkutan penumpang dan barang, dan penguatan Pemantauan, Pengawasan, dan Operasional KA.

Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan peningkatan Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya adalah:

- a. Peningkatan Kapasitas Pelayanan Operasi KA pada Jalur dan Stasiun
 - b. Pemenuhan standar fasilitas operasi stasiun dan emplasemen untuk mendukung pelayanan penumpang dan barang
 - c. Penguatan Konektivitas Logistik dan Angkutan Barang.
 - d. Penguatan Integrasi Layanan Angkutan Perkotaan
 - e. Pengawasan Kepatuhan Operator terhadap Standar Teknis dan Pelayanan
 - f. Peningkatan Peran Satuan Pelayanan (Satpel) dalam Mendukung Operasi KA
4. Peningkatan Keselamatan dan Tanggap Darurat Bencana

Sasaran yang ingin dicapai:

Sistem transportasi KA yang aman, tangguh bencana, dan memenuhi standar keselamatan nasional sesuai arah kebijakan Ditjen Perkeretaapian.

Sasaran ini mendukung pilar DJKA tentang peningkatan keselamatan dan arahan RPJMN terkait ketahanan infrastruktur.

Strategi untuk mewujudkan peningkatan keselamatan prasarana:

- a. Identifikasi daerah rawan kecelakaan dan rawan bencana, termasuk potensi banjir, longsor, dan penurunan tanah, lalu melakukan penanganan prioritas berbasis risk assessment.
- b. Penanganan perlintasan sebidang, meliputi penghapusan/penutupan perlintasan liar, peningkatan APILL, pembangunan flyover/underpass bekerja sama dengan pemerintah daerah.
- c. Peningkatan fasilitas keselamatan, seperti CCTV, early warning system, sensor longsor, dan alat deteksi keselamatan lainnya.
- d. Sosialisasi keselamatan perkeretaapian kepada masyarakat, termasuk kampanye keselamatan di sekolah, komunitas, dan pemerintah daerah.
- e. Pengawasan terhadap penyelenggaraan prasarana dan sarana perkeretaapian oleh operator untuk memastikan seluruh standar keselamatan dipenuhi.
- f. Modernisasi sistem pensinyalan dan telekomunikasi untuk meningkatkan keselamatan operasional

Sejalan dengan redesain perencanaan dan penganggaran pemerintah, BTP Kelas I Surabaya pada periode 2025–2029 menjalankan dua program utama:

1. Program Infrastruktur Konektivitas Perkeretaapian

Kegiatan:

- a. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian
- b. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian
- c. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian
- d. Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian

Program ini mendukung sasaran konektivitas, peningkatan kapasitas, peningkatan layanan, dan pengembangan fasilitas operasi.

2. Program Dukungan Manajemen

Kegiatan:

- a. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian
- b. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian
- c. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian

Program ini mendukung penerapan tata kelola yang baik, efektivitas anggaran, dan peningkatan akuntabilitas instansi.

5. Peningkatan Kualitas Tata Kelola di Lingkungan BTP Kelas I Surabaya

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan Kualitas Tata Kelola di Lingkungan BTP Kelas I Surabaya adalah terwujudnya Sistem Tata Kelola Pemerintahan yang Efektif, Transparan, dan Akuntabel.

Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan Kualitas Tata Kelola di Lingkungan BTP Kelas I Surabaya yang Efektif, Transparan, dan Akuntabel adalah:

- a. Penguatan Sistem Akuntabilitas Kinerja dan Pengendalian Internal
- b. Penguatan Penerapan Manajemen Risiko
- c. Penguatan Tata Kelola Keuangan dan Pengelolaan BMN
- d. Pengembangan SDM Berbasis Kompetensi
- e. Digitalisasi Tata Kelola dan Layanan Teknis

Tabel 3. 5 Arah Kebijakan & Sasaran BTP beserta Sumber Pendanaan

IKK BTP	ARAH KEBIJAKAN & SASARAN BTP	STRATEGI UTAMA BTP SURABAYA	PROGRAM	KEGIATAN	INSTANSI TERKAIT (CROSSCUTTING)	SUMBER PENDANAAN
IKK 1 Rasio Konektivitas KA	Meningkatnya konektivitas Perkeretaapian	Pembangunan jalur baru & jalur ganda, reaktivasi jalur potensial, port access railway, pemaksimalan kapasitas lintas	1. Infrastruktur Konektivitas KA 2. Dukungan Manajemen	1. Infrastruktur Konektivitas Transportasi KA 2. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	DJKA, Dit. Prasarana, Pemprov Jatim, Pemkab/Pemkot, PT KAI, Pelindo	APBN, KPBU, APBD pendukung
IKK 2 Jalur sesuai TQI I–II	Meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api (keandalan prasarana KA)	Track improvement, penanganan tanah dasar, mitigasi banjir/longsor, pemanfaatan IMO yang tepat sasaran	1. Infrastruktur Konektivitas KA 2. Dukungan Manajemen	1. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian 2. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian	DJKA, Dit. Prasarana, PT KAI, Kontraktor & Konsultan	APBN, KPBU, Loan
IKK 3 Fasilitas Operasi Handal	Meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api	Modernisasi persinyalan, telekomunikasi, dan instalasi listrik	1. Infrastruktur Konektivitas KA 2. Dukungan Manajemen	1. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian 2. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	DJKA, Dit. Prasarana, PT KAI, Kontraktor & Konsultan	APBN, KPBU, Loan

IKK BTP	ARAH KEBIJAKAN & SASARAN BTP	STRATEGI UTAMA BTP SURABAYA	PROGRAM	KEGIATAN	INSTANSI TERKAIT (CROSSCUTTING)	SUMBER PENDANAAN
	(modernisasi fasilitas operasi)			Transportasi Perkeretaapian		
IKK 4 Target Angkutan	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Peningkatan kinerja pelayanan angkutan penumpang dan barang)	Optimalisasi kapasitas lintas, pengaturan jadwal & <i>line capacity</i> , pemenuhan SPM	1. Infrastruktur Konektivitas KA 2. Dukungan Manajemen	1. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian 2. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	DJKA, Dit. LLAKA, PT KAI, Pemda	APBN
IKK 5 Penurunan Gangguan Operasional	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Keselamatan dan kelancaran operasional perjalanan KA)	Peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang, penutupan perlintasan liar	Infrastruktur Konektivitas KA	1. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian 2. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian	DJKA, Dit. Keselamatan, BPJT/BBPJN, Pemda, Kepolisian	APBN, APBD, CSR
IKK 6 Keselamatan KA	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian (Sistem KA yang aman dan selamat serta	Risk assessment, early warning system, sensor longsor	1. Infrastruktur Konektivitas KA 2. Dukungan Manajemen	1. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian 2. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	DJKA, Dit. Keselamatan, KNKT, PT KAI	APBN

IKK BTP	ARAH KEBIJAKAN & SASARAN BTP	STRATEGI UTAMA BTP SURABAYA	PROGRAM	KEGIATAN	INSTANSI TERKAIT (CROSSCUTTING)	SUMBER PENDANAAN
	tangguh terhadap bencana)					
IKK 7 Nilai AKIP	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola (tata kelola efektif & akuntabel)	Penguatan perencanaan, cascading kinerja, pelaporan	Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	DJKA, Itjen, KemenPANRB	APBN
IKK 8 Penerapan MR	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola (penguatan SPIP & manajemen risiko)	Risk register, mitigasi, monitoring Manajemen Risiko secara berkala	Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	DJKA, Itjen	APBN
IKK 9 Kinerja Anggaran	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola (efektivitas & efisiensi anggaran)	Pengendalian perencanaan keuangan dan pelaksanaan keuangan	Dukungan Manajemen	1. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian 2. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian	DJKA, KPPN, Penyedia	APBN
IKK 10 Realisasi PNB	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola	Penataan pemanfaatan aset & layanan teknis,	Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	DJKA, DJKN	APBN

IKK BTP	ARAH KEBIJAKAN & SASARAN BTP	STRATEGI UTAMA BTP SURABAYA	PROGRAM	KEGIATAN	INSTANSI TERKAIT (CROSSCUTTING)	SUMBER PENDANAAN
	(optimalisasi penerimaan negara)	identifikasi sektor2 yang dapat menghasilkan PNPB				
IKK 11 Kearsipan Internal	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola (tata kelola administrasi modern)	Digitalisasi arsip, penataan dan pengawasan kearsipan	Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	DJKA, Biro SDMO	APBN

3.4.3 KEGIATAN - KEGIATAN STRATEGIS PERKERETAAPIAN YANG MASIH PERLU DILAKUKAN PENAJAMAN

Peningkatan kebutuhan layanan transportasi berbasis rel di wilayah Jawa Timur sejalan dengan meningkatnya mobilitas masyarakat, pertumbuhan kawasan industri, serta tuntutan penguatan sistem logistik nasional. Renstra DJKA 2025–2029 menekankan bahwa pengembangan perkeretaapian di kawasan metropolitan, kawasan industri, serta koridor logistik utama membutuhkan perencanaan yang lebih matang, terutama karena pembangunan infrastruktur perkeretaapian membutuhkan pembiayaan yang besar, termasuk pembebasan lahan, pembangunan prasarana, fasilitas operasi, serta integrasi antarmoda.

Sejalan dengan RPJMN 2025-2029 yang telah ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025, Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang ditetapkan melalui Permenhub Nomor PM 12 Tahun 2025, dan Renstra Bidang Perkeretaapian 2025-2029 yang ditetapkan melalui Kepdirjen Nomor KP-DJKA 144 Tahun 2025, maka dalam Renstra BTP Surabaya 2025-2029 terdapat kegiatan strategis yang nantinya akan diuraikan secara detail di Bab 4 meliputi:

1. Peningkatan jalur KA Jember – Kalisat
2. Peningkatan Telekomunikasi Lintasertosono - Ketapang antara Kertosono - Talun
3. Peningkatan Jembatan Kereta BH 397 Antara Stasiun Kesamben - Stasiun Wlingi
4. Peningkatan Jembatan Kereta BH 537 KM 133+723 Antara Stasiun Blitar - Stasiun Rejotangan
5. Pembangunan Jalur Ganda Wonokromo – Sepanjang
6. Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Talun – Bangil
7. Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Bangil – Garahan
8. Peningkatan Fasilitas Operasi Kereta Api antara Garahan – Ketapang
9. Penanganan Longsor dan Perkuatan Lereng antara Sumberpucung - Wlingi Km. 81+000 s.d. Km. 104+000
10. Revitalisasi/Pembangunan Terowongan Mrawan (690 m) dan Garahan (113 m)
11. Surabaya Regional Railway Line (Phase I)

Sementara dalam konteks ini, terdapat sejumlah kegiatan pembangunan strategis di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya yang **memerlukan penajaman lebih lanjut terkait kesiapan teknis, kelembagaan, dan sumber pendanaan**, agar dapat diusulkan atau ditetapkan menjadi proyek prioritas periode 2025–2029 maupun proyek jangka panjang pasca-2030. Adapun kegiatan-kegiatan tersebut secara umum adalah:

Tabel 3. 6 Kegiatan Potensial Yang Perlu Penajaman

NO	KEGIATAN	URAIAN PENAJAMAN YANG DIPERLUKAN
1	Pembangunan jalur ganda, meliputi: a. lintas timur b. lintas selatan Jawa Timur	Kelayakan struktur, perkuatan jembatan, kondisi terowongan eksisting, kebutuhan biaya, potensi demand, keselamatan di perlintasan sebidang atau titik rawan lainnya, penataan stasiun,
2	Peningkatan prasarana perkeretaapian dalam rangka meningkatkan keselamatan, kecepatan, dan tonase meliputi: a. Peningkatan jalur KA yang masih belum menggunakan rel tipe R54 b. Peningkatan jembatan KA c. Peningkatan Fasilitas Operasi menggunakan elektrik	Evaluasi perjalanan KA (kecepatan, tonase, OTP), keselamatan dan keamanan perjalanan KA, dampak sosial, status barang milik negara, pemilihan teknologi
3	Pembangunan dalam rangka mendukung konektivitas (yang menghubungkan PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A), Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Industri)	Penajaman trase jalur KA, kebutuhan konektivitas, kajian pembiayaan KPBU atau skema alternatif lainnya, pendataan dan pemetaan kebutuhan lahan, pemilihan teknologi, potensi demand penumpang dan/atau logistik, integrasi, harmonisasi dengan RTRW

NO	KEGIATAN	URAIAN PENAJAMAN YANG DIPERLUKAN
4	Reaktivasi jalur KA yang potensial	Penajaman trase jalur KA, kajian pembiayaan KPBU atau skema alternatif lainnya, pendataan dan pemetaan kebutuhan lahan, pemilihan teknologi, potensi demand penumpang dan/atau logistik, integrasi, harmonisasi dengan RTRW
5	Pengembangan KA perkotaan	Penajaman trase jalur KA, kajian pembiayaan KPBU atau skema alternatif lainnya, pendataan dan pemetaan kebutuhan lahan, pemilihan teknologi, potensi demand penumpang, integrasi, harmonisasi dengan RTRW

3.5 KERANGKA REGULASI TAHUN 2025-2029

Tujuan penyelenggaraan perkeretaapian tetap berlandaskan pada amanat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yakni mewujudkan layanan transportasi kereta api yang berperan sebagai pendorong pemerataan pembangunan, pertumbuhan ekonomi nasional, peningkatan stabilitas nasional, serta mendorong mobilitas orang dan barang secara efektif, efisien, selamat, dan berkelanjutan. Untuk mencapai tujuan tersebut, diperlukan kerangka regulasi yang kuat, lengkap, dan adaptif terhadap perkembangan teknologi, kebutuhan keselamatan, serta dinamika penyelenggaraan perkeretaapian modern. Pada periode 2025–2029, kerangka regulasi di bidang perkeretaapian diarahkan untuk memperkuat kepastian hukum, meningkatkan kualitas standar teknis, serta mengakomodasi transformasi digital dan modernisasi operasional sebagaimana tercantum dalam Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025–2029. Hal ini penting agar seluruh agenda pembangunan nasional, baik pembangunan jaringan baru, angkutan massal perkotaan, peningkatan keselamatan, maupun sistem logistik berbasis rel, dapat didukung oleh perangkat hukum yang memadai.

A. Regulasi Induk dan Peraturan Pemerintah

Tabel 3. 7 Regulasi Induk dan Peraturan Pemerintah

NO.	REGULASI	RUANG LINGKUP	KETERANGAN PENAJAMAN UNTUK PERIODE 2025–2029
1	UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian	Landasan hukum nasional perkeretaapian	Perlu harmonisasi dengan kebutuhan digitalisasi, keselamatan modern, urban rail, dan KPBU.
2	PP 56/2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (diubah PP 6/2017)	Penyelenggaraan prasarana & sarana, izin, standar teknis	Kajian revisi untuk mengakomodasi teknologi operasi digital, predictive maintenance, dan layanan urban rail.

NO.	REGULASI	RUANG LINGKUP	KETERANGAN PENAJAMAN UNTUK PERIODE 2025–2029
3	PP 72/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (diubah PP 61/2016)	Operasi, pelayanan, standar keselamatan, integrasi antarmoda	Diperlukan revisi untuk standar CTC/ITCS, layanan komuter, keselamatan berbasis sensor-IoT.

B. Regulasi Menteri Perhubungan (PM) Yang Mengatur Teknis Perkeretaapian

Tabel 3. 8 Regulasi Menteri Perhubungan yang Mengatur Teknik Perkeretaapian

NO.	PM/KEPMEN	RUANG LINGKUP	KETERANGAN PENAJAMAN UNTUK PERIODE 2025–2029
1	PM tentang Standar Teknis Prasarana	Jalur, jembatan, terowongan, FO, dan fasilitas operasi	Penyesuaian terhadap standarisasi RAMS & teknologi baru.
2	PM tentang Persinyalan & Telekomunikasi KA	Interlocking, telekomunikasi FO, sistem CTC	Perlu integrasi digital dan peningkatan keamanan siber.
3	PM tentang Keselamatan Perkeretaapian	Audit, sertifikasi, perlintasan sebidang	Pengetatan regulasi penghapusan perlintasan sebidang.
4	PM tentang Penugasan kepada Balai Teknik	Tugas, fungsi, kewenangan BTP	Penguatan peran BTP sesuai RPJPN 2045 & Renstra DJKA.
5	PM tentang Kompetensi SDM Perkeretaapian	Sertifikasi teknisi, operator, dan pengawas	Update standar untuk teknologi digital & sistem otomatisasi.
6	PM terkait Angkutan Perkotaan Berbasis Rel	Trem, LRT, MRT, ART	Harmonisasi dengan sistem urban rail Surabaya Raya.
7	PM terkait Pengoperasian Prasarana	SPM, layanan, pedoman operasi	Penyesuaian untuk layanan komuter Surabaya–Sidoarjo–Gresik.

C. Regulasi Turunan DJKA (Kepdirjen, Pedoman, SOP)

Tabel 3. 9 Regulasi Turunan DJKA (Kepdirjen, Pedoman, SOP)

NO.	JENIS REGULASI TEKNIS DJKA	SUBSTANSI	KEBUTUHAN PERIODE 2025– 2029
1	SOP Prasarana Perkeretaapian	Inspeksi, pemeliharaan, standar pelaporan	Digitalisasi melalui e-inspection & IoT.
2	SOP Sistem Keselamatan	Audit keselamatan, mitigasi risiko, Pengoperasian JPL, tanggap darurat, pengawasan perlintasan, sosialisasi keselamatan	Update terhadap standar keselamatan global RAMS, Penyesuaian standar untuk mitigasi risiko
3	Pedoman Track Maintenance	Perawatan jalur, jembatan, drainase	Penyesuaian standar untuk jalur kecepatan menengah.
4	Pedoman Pengelolaan Aset (Rail Asset Management)	Database prasarana, lifecycle asset	Implementasi sistem digital asset management nasional.
5	Pedoman Operasi Angkutan Barang & Logistik	Pergerakan KA barang, terminal barang	Penyesuaian untuk peningkatan share logistik KA.
6	Pedoman Pengoperasian CTC	CTC/ITCS, manajemen lalu lintas	Integrasi seluruh jalur strategis Jawa Timur.
7	Panduan Integrasi KA Perkotaan	Desain urban rail, integrasi antarmoda	Penetapan standar untuk Surabaya Metropolitan Rail.

D. Arah Penguatan Regulasi 2025–2029 untuk meningkatkan kinerja dan pencapaian target BTP Surabaya

Tabel 3. 10 Arah Penguatan Regulasi 2025–2029 untuk meningkatkan kinerja dan pencapaian target BTP Surabaya

NO.	JENIS REGULASI TEKNIS DJKA	SUBSTANSI	IMPLIKASI UNTUK BTP SURABAYA
1	Keselamatan Perkeretaapian	Perlindungan sebidang, audit, EWS, RAMS	Pengetatan pengawasan keselamatan & penutupan pelanggaran liar.
2	Digitalisasi & Modernisasi Operasi	CTC, FO, persinyalan digital	BTP harus menyesuaikan inspeksi & pemeliharaan berbasis data.
3	Pengembangan Prasarana Baru	Jalur baru, jalur ganda, reaktivasi	Penajaman standar teknis dan readiness regulatif.
4	Urban Rail & Angkutan Perkotaan	Trem/ART, LRT/MRT	Harmonisasi regulasi dengan Pemda & operator.
5	Logistik Perkeretaapian	Terminal barang, port access	Penguatan aturan integrasi dengan pelabuhan & industri.
6	Manajemen Risiko & SPIP	Tata kelola, risiko teknis	Penerapan maturity level SPIP 4.
7	Kelembagaan & Penguatan Balai Teknik	Peran UPT, tugas & fungsi	Penguatan peran BTP sesuai RPJPN 2045 dan Renstra DJKA.

E. Peran BTP Kelas I Surabaya dalam Kerangka Regulasi 2025–2029

Tabel 3. 11 Peran BTP Kelas I Surabaya dalam Kerangka Regulasi 2025–2029

NO.	PERAN BTP KELAS I SURABAYA	URAIAN TUGAS DALAM IMPLEMENTASI REGULASI
1	Pemberi masukan teknis	Menyampaikan rekomendasi teknis atas rancangan regulasi DJKA.
2	Pelaksana	Implementasi terhadap pelaksanaan aturan,.
3	Pengawas	Memastikan seluruh operator mematuhi ketentuan yang berlaku
4	Pendorong tata kelola & SPIP	Melaksanakan dan menerapkan SPIP dalam pelaksanaan tugas dan fungsi
5	Penyedia data teknis	Menyediakan data dukung yang dibutuhkan untuk penyusunan regulasi (misal: datatrack, jembatan, bangunan, dan fasilitas operasi)

3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN 2025–2029

Dalam kerangka kelembagaan 2025–2029, BTP Kelas I Surabaya diarahkan untuk memperkuat fungsi perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan evaluasi secara terintegrasi dan akuntabel. Pelaksanaan tugas peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan, dan pemanfaatan prasarana perkeretaapian dilakukan dengan mengedepankan prinsip efektivitas, efisiensi, transparansi, dan akuntabilitas, sebagai wujud penerapan good governance di lingkungan UPT perkeretaapian. Penguatan kelembagaan juga dilakukan melalui optimalisasi fungsi pengawasan penyelenggaraan prasarana, sarana, lalu lintas dan angkutan kereta api, serta pengawasan keselamatan untuk meningkatkan kualitas layanan perkeretaapian yang andal dan berkelanjutan.

Dengan kerangka kelembagaan yang kuat dan selaras dengan Renstra DJKA 2025–2029, BTP Kelas I Surabaya diharapkan mampu menjadi organisasi pelaksana teknis yang profesional, berintegritas, dan responsif terhadap kebutuhan pembangunan perkeretaapian di Jawa Timur, sekaligus berkontribusi nyata dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik di sektor transportasi perkeretaapian.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2022. kedudukan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya merupakan unit kerja dibawah Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan sebagai salah satu unsur pelaksana tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya mempunyai tugas melaksanakan peningkatan pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan, pemanfaatan prasarana perkeretaapian dan pengawasan penyelenggaraan sarana, dan keselamatan perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut di atas, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya menyelenggarakan fungsi:

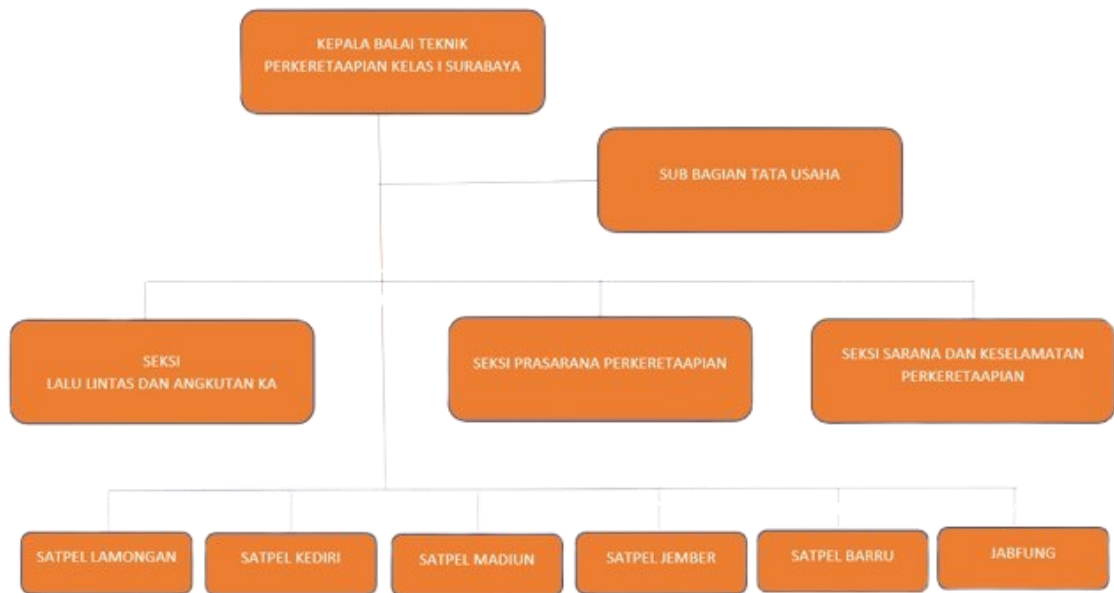
1. Penyusunan rencana, program, dan anggaran;
2. Pelaksanaan kegiatan peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemanfaatan, dan pemeliharaan prasarana perkeretaapian;
3. Pelaksanaan pengawasan kegiatan pengoperasian dan perawatan prasarana perkeretaapian yang dilaksanakan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian;
4. Pelaksanaan pengendalian dari pengawasan perlintasan sebidang sementara, perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain;
5. Pelaksanaan pengelolaan dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan;
6. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan sarana perkeretaapian;
7. Pelaksanaan pengawasan keselamatan perkeretaapian;
8. Pelaksanaan sosialisasi dan tindakan korektif pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang perkeretaapian; dan
9. Pelaksanaan urusan keuangan, ketatausahaan, kerumahtangaan, sumber data manusia, hukum, organisasi, pengelolaan barang milik negara, hubungan masyarakat serta evaluasi dan pelaporan.

3.6.1 STRUKTUR ORGANISASI

Struktur organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya juga didasarkan kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian, dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 217 Tahun 2021 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Direktorat Jenderal Perkeretaapian, serta Keputusan Menteri

Perhubungan Nomor: KP 460 TAHUN 2023 yang ditetapkan pada tanggal 1 September 2025 sebagaimana terlihat dalam gambar di bawah ini:

Gambar 3. 2 Struktur Organisasi Balai Teknik Perkeretaapian Surabaya



Sumber: Dokumen BTP Surabaya Tahun 2025

Tugas Subbagian/Seksi yang ada di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Subbagian Tata Usaha

Mempunyai tugas melakukan penyusunan perencanaan, pelaksanaan urusan keuangan, ketatausahaan, kerumahtanggaan, sumber daya manusia, hukum, organisasi, pengelolaan barang milik negara, hubungan masyarakat serta evaluasi dan pelaporan

2. Seksi Prasarana Perkeretaapian

Mempunyai tugas melakukan pelaksanaan peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemanfaatan, pemantauan dan evaluasi prasarana perkeretaapian, pemeliharaan prasarana perkeretaapian milik negara, serta pemantauan dan evaluasi perlintasan sebidang sementara, dan perpotongan dan/atau persinggungan antara jalur kereta api dengan bangunan lain.

3. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Kereta api

Mempunyai tugas melakukan pelaksanaan pengelolaan, pemantauan dan evaluasi lalu lintas dan angkutan perkeretaapian.

4. Seksi Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian

Mempunyai tugas melakukan pelaksanaan pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan sarana perkeretaapian, pemantauan, evaluasi, dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, serta sosialisasi dan tindakan korektif pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang perkeretaapian.

Sehubungan hal tersebut diatas, Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas I Surabaya sebagai UPT yang wilayah kerjanya mencakup sebagian besar jaringan strategis Jawa Timur, diarahkan untuk memperkuat kelembagaan, tata kelola, dan kapasitas teknis sesuai amanat Permenhub Nomor 36 Tahun 2022. Permenhub tersebut menegaskan bahwa BTP memiliki tugas melakukan pelaksanaan teknis, pengelolaan, dan pengawasan lalu lintas dan angkutan KA, prasarana perkeretaapian serta sarana dan keselamatan perkeretaapian yang meliputi:

1. Jalur dan Bangunan,
2. Jembatan dan Terowongan,
3. persinyalan & telekomunikasi,
4. fasilitas operasi (FO),
5. bangunan penunjang prasarana,
6. pemantauan dan pengawasan dibidang lalu lintas dan angkutan KA, prasarana perkeretaapian serta sarana dan keselamatan perkeretaapian,
7. Koordinasi teknis dibidang lalu lintas dan angkutan KA, prasarana perkeretaapian serta sarana dan keselamatan perkeretaapian.

Berikut kerangka kelembagaan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025–2029 dengan mempertimbangkan arah kebijakan DJKA serta kebutuhan teknis yang relevan dengan tupoksi BTP Kelas I Surabaya antara lain:

1. Penguatan Struktur Organisasi dan Fungsi Teknis BTP (Permenhub 36/2022)

Penguatan Struktur Organisasi dan Fungsi Teknis Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas I Surabaya merupakan salah satu pilar utama dalam Renstra DJKA 2025–2029, sejalan dengan amanat Permenhub Nomor 36 Tahun 2022 yang menetapkan tugas dan fungsi strategis BTP sebagai UPT teknis perkeretaapian

- a. Penguatan Tusi Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan KA memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran pergerakan kereta api dan optimalisasi operasi. Dalam RPJMN 2025–2029, fokus

peningkatan konektivitas, integrasi layanan, dan kualitas pelayanan transportasi menjadi prioritas nasional. Penguatan Tusi:

- 1) Optimalisasi rekayasa operasi pada kota-kota dengan lalu lintas padat seperti Surabaya–Sidoarjo–Bangil, Surabaya–Lamongan, dan Surabaya–Gresik untuk mendukung target Renstra DJKA terkait peningkatan kapasitas lintas dan efisiensi perjalanan KA.
- 2) Pengawasan pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) oleh operator KA, termasuk ketepatan waktu, keselamatan perjalanan, aksesibilitas, dan kenyamanan.
- 3) Koordinasi intensif dengan operator dalam penyusunan grafik perjalanan KA (Gapeka) untuk mendukung modernisasi operasi.
- 4) Evaluasi kinerja lalu lintas menggunakan sistem informasi digital dan data real-time sebagai bagian dari transformasi digital DJKA.
- 5) Pengawasan dan fasilitasi penerapan Track Access Charge (TAC)
- 6) Dukungan terhadap pengembangan jaringan kereta api
- 7) Peningkatan integrasi antarmoda untuk mendukung program KA komuter dan angkutan massal perkotaan (Trem/ART/LRT Surabaya Raya).

Dengan penguatan ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas layanan operasi, meningkatkan frekuensi perjalanan KA, meningkatkan angkutan penumpang dan barang, meningkatkan *On Time Performance* perjalanan KA serta mengurangi gangguan operasional perjalanan KA.

b. Penguatan Tusi Seksi Prasarana Perkeretaapian

Seksi Prasarana Perkeretaapian memegang peran strategis dalam pengawasan jalur, jembatan, terowongan, bangunan penunjang, drainase, dan fasilitas operasi. RPJMN 2025–2029 mendorong percepatan peningkatan kapasitas dan modernisasi prasarana, sementara Renstra DJKA menekankan pemeliharaan berbasis kondisi serta digitalisasi manajemen aset. Penguatan Tusi:

- 1) Peningkatan pengawasan pembangunan dan pemeliharaan prasarana
- 2) Implementasi Condition-Based Maintenance (CBM) dan inspeksi berbasis digital untuk meningkatkan keandalan aset prasarana. (contoh: drone, LiDAR, sensor track)
- 3) Penyusunan rekomendasi teknis terhadap kerusakan prasarana dan potensi rawan bencana secara cepat dan akurat.

- 4) Penguatan basis data aset dalam Sistem Manajemen Aset Perkeretaapian (Rail Asset Management System—RAMS).
- 5) Koordinasi lintas stakeholder untuk mitigasi daerah rawan bencana.

Dengan penguatan ini diharapkan dapat meningkatkan prasarana KA yang lebih aman, dan handal (memenuhi TQI kategori I dan II), meningkatkan keselamatan perjalanan KA melalui Fasilitas Operasi dengan Teknologi Handal.

c. Penguatan Tusi Seksi Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian

Seksi Sarana dan Keselamatan merupakan unit yang memiliki peran strategis dalam memastikan penyelenggaraan perkeretaapian yang selamat, andal, dan patuh terhadap ketentuan teknis sesuai amanat Permenhub Nomor 36 Tahun 2022. Dalam RPJMN 2025–2029, keselamatan menjadi salah satu prioritas utama pembangunan transportasi nasional, sementara Renstra DJKA 2025–2029 mengarahkan peningkatan standar keselamatan berbasis pendekatan RAMS, penguatan pengawasan teknis, serta modernisasi peralatan dan sistem keselamatan.

Sejalan dengan arah tersebut, penguatan tugas dan fungsi Seksi Sarana dan Keselamatan pada BTP Kelas I Surabaya periode 2025–2029 terfokus pada peningkatan kapasitas pengawasan keselamatan teknis, pembinaan sarana perkeretaapian, serta mitigasi risiko keselamatan perjalanan KA. Tidak seperti unit pengujian di DJKA, Seksi Sarana dan Keselamatan di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya tidak melaksanakan pengujian prasarana, melainkan berperan dalam memastikan keselamatan operasional melalui pengawasan teknis, pemantauan, pembinaan, dan penyiapan bahan rekomendasi perbaikan. Penguatan Tusi:

1. Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian

Melakukan monitoring keselamatan terhadap jalur, fasilitas operasi, daerah rawan kecelakaan, dan titik strategis untuk mendukung target nasional penurunan angka kecelakaan perkeretaapian.

2. Pembinaan teknis sarana KA dalam konteks keselamatan

Sesuai Permenhub 36/2022, Seksi Sarana dan Keselamatan mendukung pembinaan pemenuhan standar keselamatan sarana yang dioperasikan oleh operator, melalui kegiatan:

- a) Rampcheck sarana perkeretaapian,

- b) monitoring kepatuhan pemeliharaan,
 - c) penyusunan rekomendasi keselamatan perkeretaapian di wilayah Jawa Timur.
- 3. Identifikasi lokasi rawan kecelakaan, rawan bencana dan inspeksi keselamatan
Melaksanakan kegiatan identifikasi lokasi rawan kecelakaan, rawan bencana, gangguan operasional, dan penyusunan rekomendasi mitigasi teknis yang menjadi dasar pembangunan atau intervensi perbaikan oleh stakeholder terkait.
- 4. Koordinasi keselamatan dengan pemerintah daerah, operator, dan instansi terkait dalam upaya:
 - a) percepatan penanganan perlintasan sebidang,
 - b) Sosialisasi keselamatan,
 - c) penataan wilayah operasi untuk mengurangi risiko human error dan intrusi.
- 5. Penguatan sistem pelaporan dan digitalisasi keselamatan perkeretaapian
Mendukung program DJKA terkait digitalisasi keselamatan melalui:
 - a) pelaporan insiden berbasis aplikasi,
 - b) monitoring perangkat persinyalan dan telekomunikasi,
 - c) integrasi data keselamatan lintas Seksi dan Satpel

Dengan penguatan tersebut, Seksi Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian BTP Kelas I Surabaya diharapkan mampu menjalankan tugas pokok dan fungsi secara optimal dalam menciptakan penyelenggaraan perkeretaapian yang selamat, akuntabel, dan sesuai standar dan ketentuan perkeretaapian yang berlaku periode 2025–2029.

d. Penguatan Tusi Subbagian Tata Usaha

Sub Bagian Tata Usaha memegang fungsi tata kelola, administrasi, keuangan, dan pengelolaan BMN. Penguatan Tusi:

1. Memperkuat pengelolaan terhadap Barang Milik Negara (BMN);
2. Melakukan pengelolaan Akuntabilitas Kinerja BTP Surabaya dengan baik;
3. Menerapkan Manajemen Risiko terhadap semua aspek yang sudah termuat dalam Proses Bisnis dan SOP ;
4. Pemenuhan Nilai Kinerja Anggaran ;
5. Pengelolaan kebutuhan SDM dan peningkatan kompetensi;
6. Pengawasan dan pengelolaan Kearsipan Internal serta tata persuratan yang semakin baik;

7. Peningkatan Keterbukaan Informasi Publik, Hubungan Masyarakat, serta publikasi ;
8. Pemenuhan sarana dan prasarana dalam rangka pelaksanaan tugas setiap pegawai dan pejabat di BTP Surabaya.

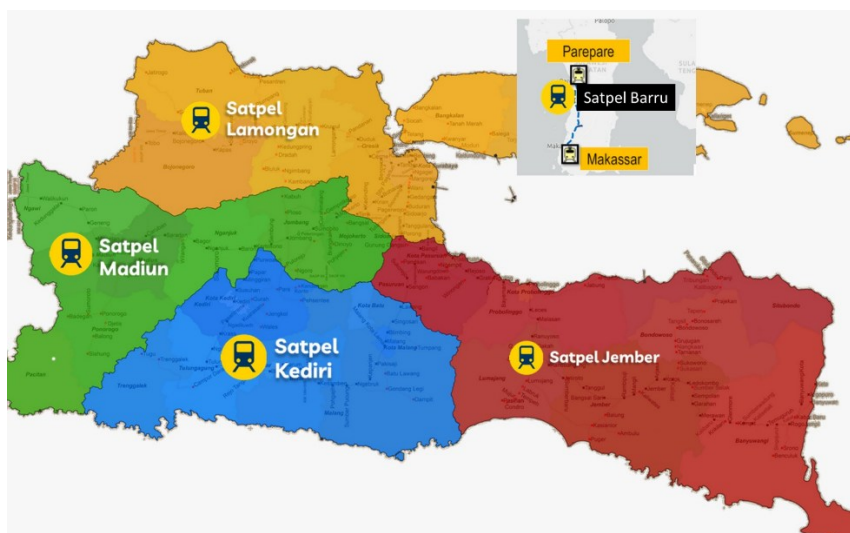
Dengan penguatan tersebut, Subbag Tata Usaha BTP Kelas I Surabaya diharapkan mampu menjalankan tugas pokok dan fungsi secara optimal dalam menciptakan penyelenggaraan pemerintahan dengan tata kelola yang baik dan akuntabel.

e. Penguatan Tugas Satuan Pelayanan di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Satuan Pelayanan merupakan ujung tombak pengawasan lapangan di daerah operasi: Lamongan, Kediri, Jember, Madiun, dan Barru. Perannya semakin penting pada periode pembangunan intensif 2025–2029. Penguatan Tugas Satuan Pelayanan di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025–2029:

1. Penambahan SDM teknis untuk mendukung inspeksi harian jalur, jembatan, drainase, dan fasilitas operasi.
2. Pemberdayaan Korsatel sebagai pusat respon cepat terhadap gangguan prasarana di lintas masing-masing.
3. Penguatan fungsi monitoring digital dengan aplikasi e-monitoring dan integrasi data kondisi prasarana.
4. Peningkatan kapasitas dalam mitigasi bencana pada wilayah rawan seperti Banyuwangi–Jember dan lintas selatan.
5. Pendampingan pembangunan prasarana di wilayah masing-masing, termasuk reaktivasi dan jalur ganda.
6. Penyesuaian wilayah kerja apabila diperlukan dalam rangka optimalisasi kinerja dan percepatan aksi tanggap pada saat terdapat kejadian penting.

Gambar 3. 3 Peta Wilayah Kerja Balai dan Satuan Pelayanan di Lingkungan BTP Kelas I Surabaya



Sumber: diolah dari data internal Balai 2025

f. Penguatan Pengelolaan Sumber Daya Manusia Perkeretaapian

Saat ini komposisi SDM pada Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya yang dapat diuraikan sebagai berikut:

1) Komposisi Pegawai berdasarkan Golongan / Kepangkatan.

Pegawai atau karyawan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, berjumlah 148 (seratus empat puluh delapan) orang, terdiri dari 77 (tujuh puluh tujuh) orang status PNS, 33 (tiga puluh tiga) orang status CPNS, 35 (tiga puluh lima) orang status PPPK dan (tiga) orang status PPNPN. Adapun komposisi pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 12 Komposisi Pegawai Berdasarkan Golongan/Kepangkatan

NO	URAIAN	JUMLAH PEGAWAI	KOMPOSISI (%)
1	PNS Golongan IV	6	4,05%
2	PNS Golongan III	38	25,68%
3	PNS Golongan II	65	43,92%
4	PPPK	36	24,32%
5	PPNPN	3	2,03%
TOTAL		148	100.0%

Sumber: diolah dari data internal Balai 2025(DUK) dan ABK

2) Komposisi Pegawai berdasarkan Pendidikan;

Selain komposisi berdasarkan golongan/kepangkatan, pegawai Balai Teknik Perkeretaapian Surabaya berdasarkan tingkat pendidikan sebagaimana Tabel berikut:

Tabel 3. 13 Komposisi Pegawai Berdasarkan Pendidikan

NO	URAIAN	JUMLAH PEGAWAI	KOMPOSISI (%)
1	Pasca Sarjana (S2)	11	7,43%
2	Sarjana (S1) / D4	54	36,49%
3	Sarjana Muda / D3	76	51,35%
4	Ahli Muda / D1	3	2,03%
5	SLTA / Sederajat	4	2,70%
Jumlah		148	100%

Sumber: diolah dari data internal Balai 2025 (DUK) dan ABK

Dengan mengacu pada Renstra DJKA 2025–2029 dan kebutuhan tupoksi dalam Permenhub 36/2022, kapasitas SDM Balai perlu ditingkatkan pada bidang-bidang berikut:

a) Kompetensi Teknis Level Lanjut

- 1) pemeliharaan jalur berbasis kondisi
- 2) predictive maintenance prasarana perkeretaapian,
- 3) teknologi interlocking digital dan ATC
- 4) monitoring prasarana, daerah rawan dengan drone & LiDAR.

b) Penguatan jabatan fungsional

BTP Surabaya 2025–2029 diarahkan untuk memenuhi minimal kebutuhan jabatan fungsional teknis, termasuk:

- 1) Inspektur Prasarana Perkeretaapian,
- 2) Perekayasa,
- 3) Ahli Keselamatan Perkeretaapian,
- 4) Perencana.

Berikut kebutuhan pegawai di lingkungan BTP Kelas I Surabaya sampai 5 tahun mendatang

Tabel 3. 14 Kebutuhan pegawai ASN BTP Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 (kriteria umum)

No	Nama Jabatan	Bezetting Pegawai Saat Ini (PNS)	Bezetting Pegawai Saat Ini (PPPK)	Total Proyeksi Kebutuhan (2025 - 2029)
		110	37	156
1	KEPALA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA	1		0
2	ANALIS HUKUM AHLI MUDA			0
3	ANALIS SDM APARATUR AHLI MUDA			0
4	ANALIS PENGELOLAAN KEUANGAN APBN AHLI MUDA			0
5	ARSIPARIS AHLI MUDA			0
6	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI MADYA			2
7	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI MUDA	4		4
8	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI MADYA			0
9	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI MUDA			0
10	PENATA LAKSANA BARANG PENYELIA			0
11	PERENCANA AHLI MUDA			0
12	PRANATA HUBUNGAN MASYARAKAT AHLI MUDA			0
13	PRANATA KEUANGAN APBN PENYELIA			0
14	PRANATA KOMPUTER AHLI MUDA			0
15	STATISTISI AHLI MUDA			0
16	KEPALA SUBBAGIAN TATA USAHA	1		0
17	ANALIS ANGGARAN AHLI PERTAMA	0	0	2
18	ANALIS HUKUM AHLI PERTAMA	1	0	1
19	ANALIS PENGELOLAAN KEUANGAN APBN AHLI PERTAMA	0	0	1
20	ANALIS SDM APARATUR AHLI PERTAMA	0	0	2
21	ARSIPARIS AHLI PERTAMA	2	1	2
22	PENATA LAKSANA BARANG MAHIR	0	0	0
23	PENATA LAKSANA BARANG TERAMPIL	0	0	2
24	PERENCANA AHLI PERTAMA	1	1	2
25	PRANATA HUBUNGAN MASYARAKAT AHLI PERTAMA	1	1	2

No	Nama Jabatan	Bezetting Pegawai Saat Ini (PNS)	Bezetting Pegawai Saat Ini (PPPK)	Total Proyeksi Kebutuhan (2025 - 2029)
26	PRANATA KEUANGAN APBN MAHIR	0	0	0
27	PRANATA KEUANGAN APBN TERAMPIL	0	0	1
28	PRANATA KOMPUTER AHLI PERTAMA	1	1	1
29	PRANATA KOMPUTER PELAKSANA LANJUTAN/ MAHIR	0	0	0
30	PRANATA KOMPUTER PELAKSANA/ TERAMPIL	0	0	1
31	PRANATA KOMPUTER PENYELIA	0	0	1
32	PRANATA SDM APARATUR PENYELIA	0	0	1
33	PRANATA SDM APARATUR MAHIR	0	0	0
34	PRANATA SDM APARATUR TERAMPIL	0	0	1
35	STATISTISI AHLI PERTAMA	0	0	1
36	STATISTISI PENYELIA	0	0	1
37	STATISTISI PELAKSANA LANJUTAN/ MAHIR	0	0	0
38	STATISTISI PELAKSANA/ TERAMPIL	0	0	1
39	PENATA LAYANAN OPERASIONAL *)	0	3	0
40	PENELAAH TEKNIS KEBIJAKAN	11	0	5
41	PENGOLAH DATA DAN INFORMASI	2	0	1
42	PENGELOLA LAYANAN OPERASIONAL *)	0	4	0
43	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN	0	2	1
44	KEPALA SEKSI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN KERETA API	1		0
45	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
46	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
47	PENGENDALI DAMPAK LINGKUNGAN AHLI PERTAMA			1
48	PEREKAYASA AHLI PERTAMA			1
49	STATISTISI AHLI PERTAMA	1	1	0
50	PENATA LAYANAN OPERASIONAL *)		2	0
51	PENGAWAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	7		0
52	PETUGAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	7		0
53	PENGELOLA LAYANAN OPERASIONAL *)		3	0

No	Nama Jabatan	Bezetting Pegawai Saat Ini (PNS)	Bezetting Pegawai Saat Ini (PPPK)	Total Proyeksi Kebutuhan (2025 - 2029)
54	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN	1		1
55	KEPALA SEKSI PRASARANA PERKERETAAPIAN	1		0
56	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA	1		0
57	PEMBINA JASA KONSTRUKSI AHLI PERTAMA **)			5
58	PENGENDALI DAMPAK LINGKUNGAN AHLI PERTAMA			3
59	PEREKAYASA AHLI PERTAMA		2	2
60	TEKNIK JALAN DAN JEMBATAN TERAMPIL/PENATA LAKSANA JALAN DAN JEMBATAN TERAMPIL		1	6
61	PENATA LAYANAN OPERASIONAL*)		5	0
62	PENGAWAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	11	0	5
63	PETUGAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	12	0	5
64	PENGELOLA LAYANAN OPERASIONAL *)		3	5
65	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN		2	2
66	KEPALA SEKSI SARANA DAN KESELAMATAN PERKERETAAPIAN	1		0
67	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
68	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
69	PENGENDALI DAMPAK LINGKUNGAN AHLI PERTAMA			0
70	PENGUJI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) AHLI PERTAMA		1	0
71	PEREKAYASA AHLI PERTAMA		0	0
72	STATISTISI AHLI PERTAMA		0	0
73	PENATA LAYANAN OPERASIONAL *)		4	0
74	PENGAWAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	6		0
75	PETUGAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	6		0
76	PENGELOLA LAYANAN OPERASIONAL *)			0
77	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN			1
78	SATUAN PELAYANAN MADIUN			0

No	Nama Jabatan	Bezetting Pegawai Saat Ini (PNS)	Bezetting Pegawai Saat Ini (PPPK)	Total Proyeksi Kebutuhan (2025 - 2029)
79	PENGAWAS SATUAN PELAYANAN PERKERETAAPIAN			0
80	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
81	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
82	PENATA LAKSANA BARANG MAHIR			0
83	PENATA LAKSANA BARANG TERAMPIL			2
84	PEMERIKSA KECELAKAAN KERETA API			5
85	PENGAWAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	1		5
86	PETUGAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	4		5
87	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN			3
88	SATUAN PELAYANAN LAMONGAN			0
89	PENGAWAS SATUAN PELAYANAN PERKERETAAPIAN			0
90	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
91	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
92	PENATA LAKSANA BARANG MAHIR			0
93	PENATA LAKSANA BARANG TERAMPIL			4
94	PEMERIKSA KECELAKAAN KERETA API			5
95	PENGAWAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	1		4
96	PETUGAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	5		5
97	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN			5
98	SATUAN PELAYANAN KEDIRI			0
99	PENGAWAS SATUAN PELAYANAN PERKERETAAPIAN			0
100	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
101	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
102	PENATA LAKSANA BARANG MAHIR			0
103	PENATA LAKSANA BARANG TERAMPIL			2
104	PEMERIKSA KECELAKAAN KERETA API			3
105	PENGAWAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	1		4
106	PETUGAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	7		3

No	Nama Jabatan	Bezetting Pegawai Saat Ini (PNS)	Bezetting Pegawai Saat Ini (PPPK)	Total Proyeksi Kebutuhan (2025 - 2029)
107	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN			3
108	SATUAN PELAYANAN JEMBER			0
109	PENGAWAS SATUAN PELAYANAN PERKERETAAPIAN			0
110	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
111	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			0
112	PENATA LAKSANA BARANG MAHIR			0
113	PENATA LAKSANA BARANG TERAMPIL			2
114	PEMERIKSA KECELAKAAN KERETA API	1		3
115	PENGAWAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	1		4
116	PETUGAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	4		3
117	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN			3
118	SATUAN PELAYANAN BARRU			0
119	PENGAWAS SATUAN PELAYANAN PERKERETAAPIAN			0
120	INSPEKTUR PRASARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			1
121	INSPEKTUR SARANA PERKERETAAPIAN AHLI PERTAMA			1
122	PENATA LAKSANA BARANG MAHIR			0
123	PENATA LAKSANA BARANG TERAMPIL			1
124	PEMERIKSA KECELAKAAN KERETA API			1
125	PENGAWAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	1		2
126	PETUGAS TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN	4		3
127	PENGADMINISTRASI PERKANTORAN			1

Sumber: diolah dari data internal Balai 2025 (DUK) dan ABK

Tabel 3. 15 Kebutuhan pegawai ASN BTP Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 (kriteria penambahan kompetensi teknis)

No	Nama Jabatan	Bezetting Pegawai Saat Ini (PNS)	Bezetting Pegawai Saat Ini (PPPK)	Total Proyeksi Kebutuhan (2025 - 2029)
1	PEMELIHARAAN JALUR BERBASIS KONDISI	0	0	5
2	PREDICTIVE MAINTENANCE FASILITAS OPERASI,	0	0	5
3	TEKNOLOGI INTERLOCKING DIGITAL DAN ATC,	0	0	5
4	MONITORING JEMBATAN DENGAN DRONE & LIDAR	0	0	5

3.6.2 HUBUNGAN INTERAKSI BTP KELAS I SURABAYA DENGAN PEMANGKU KEPENTINGAN (CROSSCUTTING)

Dalam rangka memastikan efektivitas penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan penyediaan layanan teknis yang andal, Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas I Surabaya harus membangun hubungan interaksi yang strategis dan terstruktur dengan seluruh pemangku kepentingan, baik internal maupun eksternal. Hal ini sejalan dengan arah kebijakan RPJMN 2025–2029 yang menekankan penguatan kolaborasi antar-instansi untuk mewujudkan transportasi nasional yang terintegrasi, aman, dan berkelanjutan. Renstra DJKA 2025–2029 juga secara eksplisit menetapkan bahwa peran UPT—termasuk BTP Kelas I Surabaya—perlu diperkuat melalui optimalisasi koordinasi lintas sektor, peningkatan kapasitas teknis, serta pemantapan standar penyelenggaraan prasarana perkeretaapian. Permenhub Nomor 36 Tahun 2022 menegaskan tugas dan fungsi teknis BTP sebagai UPT yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan prasarana, pembinaan teknis, pengawasan operasi prasarana, fasilitasi keselamatan, serta pelaksanaan dukungan administrasi dan koordinasi lintas instansi. Oleh karena itu, penguatan interaksi dengan pemangku kepentingan merupakan bagian integral dari fungsi-fungsi tersebut. Interaksi pemangku kepentingan pada BTP Kelas I Surabaya berorientasi pada tiga tujuan utama:

1. Mendukung pencapaian kinerja layanan perkeretaapian berdasarkan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) BTP, seperti pemenuhan standar prasarana, peningkatan keselamatan, kinerja operasi prasarana, penurunan titik perlintasan sebidang, peningkatan keandalan fasilitas operasi, serta peningkatan kepuasan pengguna layanan.
2. Mewujudkan tata kelola yang kolaboratif, efektif dan akuntabel melalui sinergi antar-pemerintah, operator, pemerintah daerah, regulator, lembaga sertifikasi, serta masyarakat.
3. Mendukung kesiapan program strategis DJKA seperti peningkatan kapasitas lintas, penghapusan perlintasan sebidang, pengembangan transportasi umum perkotaan berbasis rel, dan pembangunan fasilitas operasi dan prasarana strategis.

Hubungan interaksi yang dibangun BTP meliputi bentuk koordinasi perencanaan teknis, supervisi pelaksanaan pekerjaan, pengawasan operasi prasarana, harmonisasi kebijakan, penyediaan data, fasilitasi keselamatan, penyelesaian sengketa teknis, serta kolaborasi penyelenggaraan kegiatan-kegiatan pemenuhan standar prasarana. Pada tingkat lapangan, hubungan interaksi ditopang oleh masing-masing seksi teknis (Seksi Lalu Lintas dan Angkutan KA, Seksi Prasarana, dan Seksi Sarana dan Keselamatan) serta satuan-satuan pelayanan (Korspatel), yang menjadi garda depan dalam pelaksanaan koordinasi teknis maupun operasional.

Dengan terbangunnya hubungan interaksi yang kuat dan sistematis, BTP Kelas I Surabaya mampu menjamin keberlangsungan operasi prasarana perkeretaapian secara aman, handal, dan sesuai standar nasional, sekaligus meningkatkan akuntabilitas, efisiensi, dan kualitas layanan publik di bidang transportasi perkeretaapian.

Tabel 3. 16 Crosscutting per IKK

IKK	SUBSTANSI KINERJA	UNIT/INSTANSI TERKAIT (CROSSCUTTING)	BENTUK SINERGI & PERAN
IKK 1 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Keterhubungan wilayah PKN/PKW dan simpul transportasi	Ditjen Perkeretaapian, Dit. Prasarana, Pemda, Operator Perkeretaapian	Penyediaan prasarana, integrasi jaringan, dukungan perencanaan wilayah
IKK 2 Persentase Jalur KA sesuai TQI I-II	Kualitas dan keandalan prasarana	Dit. Prasarana, Operator Perkeretaapian, Kontraktor & Konsultan	Pemeliharaan, peningkatan jalur, pengawasan teknis
IKK 3 Persentase Fasilitas Operasi Berteknologi Handal	Modernisasi sinyal dan sistem operasi	Dit. Prasarana, Operator Perkeretaapian, Kontraktor & Konsultan	Penerapan teknologi, verifikasi kesesuaian standar
IKK 4 Pemenuhan Target Angkutan Penumpang & Barang	Kinerja angkutan KA	Dit. LLAKA, Operator Perkeretaapian, Pemda, Pengguna Jasa	Sinkronisasi layanan, dukungan integrasi antarmoda
IKK 5 Penurunan Gangguan Operasional di Perlintasan	Keselamatan operasional	Dit. Keselamatan, BPJT/BBPJN/PU, Pemda, Kepolisian, Operator Perkeretaapian	Penanganan perlintasan sebidang, penertiban & penutupan
IKK 6 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	Pencegahan kecelakaan KA	Dit. Keselamatan, KNKT, Operator Perkeretaapian, Aparat Penegak Hukum	Audit keselamatan, rekomendasi teknis, penegakan hukum
IKK 7 Nilai AKIP	Akuntabilitas kinerja	DJKA, Inspektorat Jenderal, KemenPANRB	Sinkronisasi perencanaan, pelaporan kinerja
IKK 8 Tingkat Penerapan Manajemen Risiko	Pengendalian risiko strategis	DJKA, Inspektorat Jenderal, BPKP	Penyusunan risk register, pemantauan melalui SIMARKO

IKK	SUBSTANSI KINERJA	UNIT/INSTANSI TERKAIT (CROSSCUTTING)	BENTUK SINERGI & PERAN
IKK 9 Nilai Kinerja Anggaran	Efektivitas penyerapan anggaran	DJKA, KPPN, Kontraktor & Konsultan	Pengendalian pelaksanaan anggaran, monitoring fisik-keuangan
IKK 10 Realisasi PNBP	Optimalisasi penerimaan negara	DJKA, Operator Perkeretaapian, DJKN, KPKNL	Penataan pemanfaatan aset dan layanan
IKK 11 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal	Tata kelola administrasi	ANRI, DJKA, Setjen (Biro Umum)	Pembinaan kearsipan, peningkatan kepatuhan

Sumber: diolah dari data internal Balai 2025

Tabel 3. 17 Crosscutting berdasarkan kepentingan

PEMANGKU KEPENTINGAN	PERAN / KEPENTINGAN	BENTUK INTERAKSI DENGAN BTP KELAS I SURABAYA	DASAR KETERKAITAN (RPJMN, RENSTRA DJKA, PM 36/2022)
DJKA	Regulator dan pembina teknis	Pengaturan, Pengendalian dan Pengawasan di bidang perkeretaapian	Penguatan UPT; target keselamatan, konektivitas & kapasitas; pelaksanaan tugas teknis UPT
Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Pembina teknis di bidang prasarana perkeretaapian	Penyusunan desain, evaluasi kondisi prasarana, inspeksi teknis bersama	IKK kondisi prasarana, standar teknis prasarana, program pemeliharaan nasional
Direktorat Sarana Perkeretaapian	Pembina teknis di bidang Sarana perkeretaapian	Penyusunan desain, evaluasi kondisi prasarana, inspeksi teknis bersama	IKK kondisi prasarana, standar teknis prasarana, program pemeliharaan nasional
Direktorat Lalu Lintas & Angkutan KA	Pembina teknis di bidang lalu lintas dan angkutan KA	Koordinasi penyediaan prasarana operasi, penataan jadwal lintas,	Target peningkatan kapasitas lintas Surabaya–

PEMANGKU KEPENTINGAN	PERAN / KEPENTINGAN	BENTUK INTERAKSI DENGAN BTP KELAS I SURABAYA	DASAR KETERKAITAN (RPJMN, RENSTRA DJKA, PM 36/2022)
		peningkatan kapasitas lintas	Bangil, layanan komuter, integrasi kota
Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Pembina teknis di bidang Keselamatan perkeretaapian	Audit keselamatan, investigasi teknis, penilaian risiko, fasilitasi penghapusan perlintasan sebidang	IKK keselamatan; program penanganan perlintasan sebidang DJKA
BPJT/BBPJN/PU	Pembangunan jalur KA dan perlintasan sebidang	Koordinasi peningkatan keselamatan perlintasan sebidang, pembangunan flyover/underpass	Target pengurangan perlintasan sebidang RPJMN dan DJKA
Pemerintah Provinsi Jawa Timur	Penataan ruang dan koordinasi pembangunan wilayah	Sinkronisasi RTRW/RDTR, fasilitasi pembebasan lahan strategis, integrasi transportasi regional, dll	Agenda RPJMN sektor transportasi perkotaan dan logistik
Pemkot/Pemkab di wilayah kerja BTP	Penguatan layanan & keselamatan lokal	Penutupan Perlintasan sebidang, rekayasa lalu lintas, penanganan gangguan prasarana, penegakan aturan keselamatan, dll	Target keselamatan lokal, IKK fasilitas keselamatan
PT KAI (DAOP/DIVRE terkait)	Operator sarana dan prasarana tertentu	Koordinasi operasi, inspeksi, tindak lanjut gangguan, penataan perjalanan, pemeliharaaa, dll	IKK keandalan prasarana operasi, peningkatan frekuensi perjalanan

PEMANGKU KEPENTINGAN	PERAN / KEPENTINGAN	BENTUK INTERAKSI DENGAN BTP KELAS I SURABAYA	DASAR KETERKAITAN (RPJMN, RENSTRA DJKA, PM 36/2022)
PT KAI Commuter / KAI Logistik	Layanan komuter & barang	Kolaborasi peningkatan kapasitas layanan, integrasi moda, peningkatan fasilitas operasi	Target layanan komuter & share logistik rel (Renstra DJKA)
Kemenhub Unit Teknis lain (KNKT, BPSDMP, BPTJ)	Investigasi, pelatihan SDM, integrasi transportasi	Penyelidikan kecelakaan, peningkatan kompetensi SDM teknis, integrasi layanan daerah	Penguatan keselamatan nasional & peningkatan SDM teknis
Lembaga Sertifikasi / Laboratorium Uji	Jaminan mutu sarana/prasarana	Verifikasi teknis, sertifikasi komponen, kelaikan fasilitas keselamatan	Permenhub 36/2022; standar teknis perkeretaapian
Kontraktor & Konsultan	Pelaksana pekerjaan prasarana	Koordinasi pelaksanaan pekerjaan, pengawasan teknis, review desain	IKK realisasi pekerjaan dan standar kualitas prasarana
Masyarakat & pengguna jasa	Keselamatan dan kenyamanan	Sosialisasi keselamatan, penanganan aduan, sosialisasi keselamatan	IKK keselamatan & peningkatan pelayanan publik
Instansi Penegak Hukum	Mendukung penertiban dan keselamatan	Penindakan gangguan/okupasi jalur, pengamanan pekerjaan & asset, vandalisme, dll	Perlindungan aset negara & keamanan operasi rel

Sumber: diolah dari data internal Balai 2025

3.7 MANAJEMEN RISIKO

Dalam rangka memastikan pencapaian sasaran strategis Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas I Surabaya secara efektif, akuntabel, dan berkesinambungan, penerapan manajemen risiko menjadi elemen penting dalam pelaksanaan tugas dan fungsi UPT selama periode 2025–2029. Penguatan manajemen risiko ini sejalan dengan amanat RPJMN 2025–2029, penguatan tata kelola dalam Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) 2025–2029, serta ketentuan organisasi dan tata kerja BTP berdasarkan Permenhub Nomor 36 Tahun 2022. Sebagai UPT yang bertanggung jawab pada pengelolaan, pengawasan, dan penyediaan layanan teknis prasarana perkeretaapian, BTP Kelas I Surabaya menghadapi karakteristik risiko yang kompleks dan dinamis. Lingkup tugas yang meliputi pembinaan prasarana, pengawasan keselamatan, fasilitasi operasional, pengelolaan data teknis, serta penyelenggaraan kerja sama dengan pemangku kepentingan menyebabkan risiko dapat muncul dari berbagai aspek: kondisi teknis prasarana, lingkungan sosial, faktor alam, ketersediaan anggaran, kesiapan dokumen, hingga kapasitas kelembagaan.

Mencermati hal tersebut, identifikasi risiko dilakukan berdasarkan Sasaran Kerja (SK) BTP Kelas I Surabaya yaitu SK BTP1 hingga SK BTP5, yang mencakup konektivitas, peningkatan kapasitas prasarana, kinerja pelayanan lalu lintas dan angkutan, keselamatan perjalanan KA, serta kualitas tata kelola. Pendekatan ini dilakukan untuk memastikan bahwa setiap potensi risiko yang dapat menghambat sasaran strategis ditangani secara sistematis, terukur, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Selain itu, Renstra DJKA 2025–2029 mendorong seluruh UPT, termasuk BTP Kelas I Surabaya, untuk memperkuat manajemen risiko berbasis bukti melalui pemantauan kondisi prasarana, peningkatan ketahanan bencana, pengendalian mutu pekerjaan, digitalisasi data teknis, dan peningkatan koordinasi lintas pemangku kepentingan. Seluruh langkah tersebut merupakan bagian integral dari upaya mitigasi agar pembangunan dan penyelenggaraan perkeretaapian di lingkungan Jawa Timur berlangsung dengan selamat, efisien, dan berorientasi pada kinerja. Berikut Tabel identifikasi risiko sebagai alat pengelolaan risiko yang akan digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan, penyusunan program kerja, serta pengendalian operasional di lingkungan BTP Kelas I Surabaya selama periode 2025–2029.

Struktur penyelenggaraan manajemen risiko di BTP Kelas I Surabaya terdiri dari Pemilik Risiko (Kepala Balai), Unit Pengelola risiko (para Kasibeserta para Korsatpel dan PPK), dan Unit Manajemen Risiko (Kasubbag TU).

Tabel 3. 18 Identifikasi Risiko BTP Kelas I Surabaya selama periode 2025–2029

RISIKO UTAMA	URAIAN RISIKO	MITIGASI RISIKO (RENCANA TINDAKAN PENGENDALIAN)	PENGELOLA JAWAB
Sasaran Kerja BTP 1 — Meningkatnya Konektivitas Perkeretaapian			
Keterlambatan penyusunan dokumen perencanaan	Dokumen DED, feasibility, dan dokumen teknis terlambat sehingga proyek strategis tertunda	<ul style="list-style-type: none"> - Penguatan proses perencanaan berjenjang - Koordinasi intensif dengan DJKA dan Pemda - Penjadwalan ulang (re-baseline) perencanaan tepat waktu 	Seksi Prasarana, Subbag TU
Hambatan pembebasan lahan (ROW)	Ketidaksiapan lahan menyebabkan keterlambatan program peningkatan lintas Surabaya–Bangil dan proyek lainnya	<ul style="list-style-type: none"> - Koordinasi lintas instansi (Pemda, BPN) - Penyajian peta ROW akurat dan update - Fasilitasi penanganan okupasi 	Seksi Prasarana, Subbag TU
Gangguan aksesibilitas operasional	Gangguan dari kegiatan masyarakat/tata ruang mengganggu operasional prasarana	<ul style="list-style-type: none"> - Sosialisasi RTRW/RDTR - Penguatan koordinasi dengan Pemda dan aparat 	Seksi LLAKA, Seksi Sarana dan Keselamatan, Seksi Prasarana, Korspatel
Sasaran Kerja BTP 2 — Meningkatnya Kapasitas Prasarana			
Penurunan kondisi prasarana akibat usia teknis	Rel, jembatan, terowongan dan FDR mengalami keausan sehingga menurunkan kapasitas lintas	<ul style="list-style-type: none"> - Inspeksi berkala - Prioritasi penanganan berbasis risiko 	Seksi Prasarana, Seksi Sarana dan Keselamatan, Seksi LLAKA, Korspatel

RISIKO UTAMA	URAIAN RISIKO	MITIGASI RISIKO (RENCANA TINDAKAN PENGENDALIAN)	PENGELOLA JAWAB
		- Optimalisasi anggaran pemeliharaan	
Kegagalan fungsi fasilitas operasi	Fasilitas persinyalan, telekomunikasi, dan catu daya mengalami gangguan yang berdampak pada penurunan kapasitas	- Pemeriksaan rutin - Pemeliharaan preventif - Penyiapan backup system	Seksi Prasarana, Seksi Sarana dan Keselamatan, Seksi LLAKA, Korspatel
Ketidaktepatan spesifikasi teknis pekerjaan	Proyek pembangunan/ pemeliharaan tidak memenuhi standar DJKA	- Review desain - Supervisi intensif - Penguatan sistem pelaporan mutu	Seksi Prasarana, PPK terkait
Sasaran Kerja BTP 3 — Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas & Angkutan KA			
Gangguan perjalanan KA akibat prasarana tidak andal	Penurunan keandalan rel, jembatan, wesel, atau persinyalan mengganggu operasi KA	- Deteksi dini gangguan - Sistem early warning - Penanganan cepat (quick response)	Seksi LLAKA, Seksi Sarana dan Keselamatan, Seksi Prasarana, Korspatel
Ketidaksesuaian jadwal dan kapasitas lintas	Jadwal KA padat sehingga menurunkan tingkat pelayanan	- Koordinasi dengan operator (PT KAI) - Optimalisasi waktu tempuh - Analisis kapasitas lintas secara berkala	Seksi LLAKA
Terganggunya layanan prasarana akibat bencana alam	Banjir, longsor, dan cuaca ekstrem menghambat pelayanan lintas	- Identifikasi titik rawan - Penyusunan rencana kontinjensi - Dukungan peralatan siaga	Seksi Sarana & Keselamatan, Seksi Prasarana, Seksi LLAKA, Korspatel
Sasaran Kerja BTP 4 — Meningkatnya Keselamatan Perkeretaapian			

RISIKO UTAMA	URAIAN RISIKO	MITIGASI RISIKO (RENCANA TINDAKAN PENGENDALIAN)	PENGELOLA JAWAB
Tingginya jumlah perlintasan sebidang berisiko	Banyaknya PLH menyebabkan risiko kecelakaan dan fatalitas	<ul style="list-style-type: none"> - Pengajuan penutupan PLH - Peningkatan PL ke non-sebidang - Koordinasi intensif dengan Pemda 	Seksi Sarana & Keselamatan
Kurangnya kepatuhan masyarakat terhadap keselamatan	Masyarakat tidak disiplin di PL, okupasi jalur, vandalisme	<ul style="list-style-type: none"> - Sosialisasi keselamatan - Penegakan hukum bersama kepolisian - Penataan ruang sekitar jalur 	Seksi Sarana & Keselamatan
Ketidakandalan fasilitas keselamatan	Fasilitas keamanan jalur, rambu, APD petugas tidak berfungsi baik	<ul style="list-style-type: none"> - Pemeliharaan fasilitas keselamatan - Audit keselamatan berkala - Validasi fasilitas oleh BTP 	Seksi Sarana & Keselamatan
Sasaran Kerja BTP 5 — Meningkatnya Kualitas Tata Kelola BTP			
Ketidaktepatan perencanaan dan penganggaran	Program kerja tidak sesuai prioritas DJKA atau tidak siap dieksekusi	<ul style="list-style-type: none"> - Penyusunan RKA berbasis kinerja - Penguatan manajemen risiko - Monitoring dan evaluasi rutin 	Subbag TU
Rendahnya kualitas layanan administrasi	Pengelolaan BMN, perencanaan, dan pelaporan tidak optimal	<ul style="list-style-type: none"> - Pelatihan SDM - Digitalisasi layanan administrasi - SOP pelayanan internal 	Subbag TU

RISIKO UTAMA	URAIAN RISIKO	MITIGASI RISIKO (RENCANA TINDAKAN PENGENDALIAN)	PENGELOLA JAWAB
Ketidaksesuaian kepatuhan terhadap regulasi	Pelaksanaan tugas tidak sesuai Permenhub 36/2022 dan regulasi DJKA	<ul style="list-style-type: none"> - Audit internal - Evaluasi kepatuhan berkala - Penguatan pengawasan 	Subbag TU, Seksi LLAKA, Seksi Sarana dan Keselamatan, Seksi Prasarana, Korspatel

Tabel 3. 19 Hal-hal yang Dapat Mengancam dan Melemahkan Unit Pemilik Risiko (Ancaman Internal)

ASPEK	ANCAMAN INTERNAL (HAL-HAL YANG DAPAT MELEMAHKAN KINERJA)	KEKUATAN (STRENGTH)	KELEMAHAN (WEAKNESS)
1. Man (Sumber Daya Manusia)	<ul style="list-style-type: none"> • Kekurangan pelaksana teknis ahli untuk pengawasan prasarana, sinyal, telekomunikasi, jembatan, dan keselamatan. • Beban kerja lapangan tinggi dan bersifat kontinuitas • Risiko knowledge gap akibat rotasi pegawai. • Kompetensi teknis antar-Satpel belum merata. 	<ul style="list-style-type: none"> • SDM berpengalaman dalam pemantauan prasarana dan keselamatan. • Tersedia pejabat fungsional (inspektur). • Potensi peningkatan kapasitas melalui pelatihan, bimtek DJKA/short course online 	<ul style="list-style-type: none"> • Kekurangan jumlah SDM fungsional. • Pemetaan kompetensi belum berbasis kebutuhan teknis BTP. • Distribusi jobdesk belum merata.
2. Machine (Peralatan, Teknologi, Fasilitas)	<ul style="list-style-type: none"> • Minimnya peralatan inspeksi modern (misal: ultrasonic rail tester, track geometry tool). • Sistem monitoring prasarana digital belum terintegrasi penuh. • Risiko kerusakan alat dan keterbatasan perawatan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan aplikasi terintegrasi aplikasi sarana, prasarana, Keselamatan, SIMPONI 	<ul style="list-style-type: none"> • Peralatan modern terbatas untuk pengawasan berbasis risiko • Ketergantungan pada operator untuk data teknis real-time.

ASPEK	ANCAMAN INTERNAL (HAL-HAL YANG DAPAT MELEMAHKAN KINERJA)	KEKUATAN (STRENGTH)	KELEMAHAN (WEAKNESS)
	<ul style="list-style-type: none"> Belum memiliki kendaraan inspeksi dan peralatan dasar pemantauan 		<ul style="list-style-type: none"> Keterbatasan bandwidth digital monitoring.
3. Method (Metode Kerja, SOP, Sistem Pengawasan)	<ul style="list-style-type: none"> SOP belum sepenuhnya adaptif terhadap digitalisasi. Belum ada turunan probis 	<ul style="list-style-type: none"> Tersedia SOP pengawasan Monitoring rutin dan terjadwal. 	<ul style="list-style-type: none"> SOP belum terintegrasi dengan aplikasi digital. Kegiatan overlapping antar-unit masih mungkin terjadi.
4. Material (Data Teknis, Dokumen, Bahan Pengawasan)	<ul style="list-style-type: none"> Ketidaktepatan atau keterlambatan data teknis dari operator. Keterbatasan peta dan rekam teknis historis. 	<ul style="list-style-type: none"> Tersedia basis data rekam teknis wilayah Jawa Timur. Sistem pelaporan prasarana berjalan berkala. Kapasitas penyimpanan data digital mulai berkembang. 	<ul style="list-style-type: none"> Belum ada integrasi penuh sistem manajemen data teknis. Dokumentasi teknis belum distandarkan antar-unit. Kurangnya dashboard monitoring berbasis GIS.
5. Money (Pembiayaan & Anggaran)	<ul style="list-style-type: none"> Keterbatasan alokasi anggaran konstruksi/pemeliharaan. Ketergantungan pada APBN tanpa alternatif pembiayaan teknis. Kesiapan dokumen teknis memengaruhi penyerapan anggaran. Keterbatasan anggaran peningkatan fasilitas Satpel. 	<ul style="list-style-type: none"> Anggaran didukung Renstra DJKA dan prioritas nasional. Tata kelola anggaran semakin kuat. Meningkatnya kualitas monitoring dan evaluasi kinerja anggaran. 	<ul style="list-style-type: none"> Fleksibilitas anggaran sangat terbatas. Pagu anggaran teknis belum sebanding dengan kebutuhan riil lapangan. Kualitas perencanaan anggaran masih perlu ditingkatkan.

ASPEK	ANCAMAN INTERNAL (HAL-HAL YANG DAPAT MELEMAHKAN KINERJA)	KEKUATAN (STRENGTH)	KELEMAHAN (WEAKNESS)
6. Environment (Lingkungan: Regulasi, Sosial, Geografi, Pemda, Stakeholder)	<ul style="list-style-type: none"> Banyaknya perlintasan sebidang yang tidak dijaga menimbulkan potensi kecelakaan. Okupasi jalur, vandalisme, dan potensi konflik sosial di sekitar rel. Risiko bencana alam: banjir, longsor, abrasi, gempa. Koordinasi lintas pemangku kepentingan (Pemda, BPN, Kepolisian) belum optimal. Perubahan RTRW yang tidak selalu selaras 	<ul style="list-style-type: none"> Dukungan regulasi kuat: RPJMN 2025–2029, Renstra DJKA 2025–2029, Permenhub 36/2022. Wilayah kerja strategis dengan volume perjalanan tinggi. Hubungan kelembagaan BTP–operator relatif kuat. 	<ul style="list-style-type: none"> Keterlibatan Pemda dalam pengendalian ruang belum optimal. Ancaman bencana alam di beberapa titik rawan. Potensi gangguan sosial di sekitar rel tidak sepenuhnya dapat dikendalikan.

Tabel 3. 20 Hal-hal yang Dapat Mengancam dan Melemahkan Unit Pemilik Risiko (Ancaman Eksternal)

KATEGORI ANCAMAN EKSTERNAL	HAL-HAL YANG MENGANCAM / MELEMAHKAN KINERJA BTP (RISIKO EKSTERNAL)	KETERANGAN DAMPAK TERHADAP BTP
1. Regulasi & Kebijakan Pemerintah	<ul style="list-style-type: none"> Perubahan kebijakan nasional yang memengaruhi prioritas anggaran prasarana. Perubahan regulasi teknis perkeretaapian secara cepat Ketidaksinkronan RTRW/RDTR Pemda dengan rencana pembangunan jalur KA. 	<ul style="list-style-type: none"> Mempengaruhi kesiapan program BTP. Dapat menunda kegiatan/penyesuaian standar teknis. Menghambat penataan ruang sekitar jalur KA.

KATEGORI ANCAMAN EKSTERNAL	HAL-HAL YANG MENGANCAM / MELEMAHKAN KINERJA BTP (RISIKO EKSTERNAL)	KETERANGAN DAMPAK TERHADAP BTP
2. Pembebasan Lahan & Okupasi Jalur	<ul style="list-style-type: none"> Kendala pembebasan lahan menyebabkan proyek strategis tertunda (Surabaya–Bangil, Bangil–Jember, akses pelabuhan). Okupasi jalur oleh masyarakat dan bangunan liar. 	<ul style="list-style-type: none"> Menunda peningkatan kapasitas lintas. Meningkatkan risiko keselamatan. Menambah beban pengawasan BTP.
3. Perubahan Iklim & Risiko Bencana	<ul style="list-style-type: none"> Cuaca ekstrem (banjir, longsor, abrasi, gelombang panas) di titik rawan wilayah Jawa Timur. Risiko gempa bumi dan penurunan tanah Ketidakpastian kondisi alam pada musim penghujan dan kemarau. 	<ul style="list-style-type: none"> Mengancam keselamatan perjalanan KA. Menurunkan keandalan prasarana. Membutuhkan biaya penanganan darurat tinggi.
4. Sosial, Ekonomi, & Perilaku Masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> Pelanggaran keselamatan di perlintasan sebidang. Vandalisme fasilitas operasi (kabel sinyal, telekomunikasi, rambu). Kurangnya kesadaran keselamatan di wilayah padat penduduk. 	<ul style="list-style-type: none"> Mengganggu fungsi fasilitas operasi. Menimbulkan potensi kecelakaan dan gangguan layanan. Membutuhkan intensifikasi sosialisasi & koordinasi.
5. Dinamika Stakeholder (Pemda, Operator, Aparat)	<ul style="list-style-type: none"> Koordinasi lintas lembaga tidak selalu optimal (Pemda, Kepolisian, BPN). Keterbatasan kapasitas Pemda dalam mendukung penutupan perlintasan dan pembangunan flyover/underpass. Ketidaksinkronan data teknis antara BTP dan operator. 	<ul style="list-style-type: none"> Menghambat percepatan program keselamatan perlintasan. Mengganggu analisis kondisi prasarana Memperlambat readiness proyek.
6. Perkembangan Teknologi Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Modernisasi teknologi (digital interlocking, CTC/ITCS, IoT monitoring) memerlukan kompetensi baru cepat. Perubahan standar internasional memaksa penyesuaian sistem operasi. 	<ul style="list-style-type: none"> Membutuhkan upgrade SDM. Menambah kebutuhan pelatihan dan sertifikasi. Berisiko gap teknologi di lapangan.

KATEGORI ANCAMAN EKSTERNAL	HAL-HAL YANG MENGANCAM / MELEMAHKAN KINERJA BTP (RISIKO EKSTERNAL)	KETERANGAN DAMPAK TERHADAP BTP
7. Kapasitas Penyedia Barang/Jasa & Kontraktor	<ul style="list-style-type: none"> • Keterlambatan pengadaan • Kualitas pelaksana konstruksi tidak merata. • Gangguan rantai pasok material 	<ul style="list-style-type: none"> • Menghambat pelaksanaan pekerjaan. • Menurunkan kualitas hasil kegiatan. • Berpotensi menambah biaya perawatan.
8. Keterbatasan Infrastruktur Pendukung Regional	<ul style="list-style-type: none"> • Akses menuju lokasi strategis sulit dijangkau • Kepadatan lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> • Menambah waktu penanganan gangguan. • Mengurangi efektivitas kegiatan monitoring lapangan.
9. Urbanisasi & Pertumbuhan Kota	<ul style="list-style-type: none"> • Perkembangan kawasan permukiman dekat jalur KA (urban sprawl). • Tekanan pembangunan komersial yang tidak terkontrol di sekitar ROW. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menghambat penataan jalur. • Meningkatkan risiko intrusi ke area operasi KA.
10. Ketidakpastian Ekonomi Makro	<ul style="list-style-type: none"> • Fluktuasi harga material konstruksi dan komponen teknis. • Potensi pengurangan belanja modal pemerintah pusat. • Dampak ekonomi regional pada proyek KPBU. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mengganggu kelanjutan proyek • Menambah risiko penyesuaian anggaran.

BAB 4

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 TARGET KINERJA

4.1.1. TARGET TINGKAT CAPAIAN TUJUAN DAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN 2025-2029

Tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya terdiri dari 2 tujuan dengan masing-masing memiliki indikator tujuan yang merupakan rata-rata keberhasilan pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) pada *customer perspectives dan Learning and Growth Perspectives*. Ditetapkan bahwa target capaian untuk masing-masing indikator tujuan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya terdiri dari 2 tujuan dengan masing-masing memiliki indikator tujuan yang merupakan rata pada setiap tahun anggaran sebesar 100% (selama 5 tahun sama) yang artinya diharapkan bahwa semua target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) pada setiap tahun anggaran tercapai (realisasi 100% tercapai sesuai target).

Tabel 4. 1 Target Capaian Indikator Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029

Tujuan	Indikator Kegiatan	Satuan	Target				
			2025	2026	2027	2028	2029
Terwujudnya Transportasi Perkeretaapian yang Terhubung, Terintegrasi Serta Memenuhi Kebutuhan Pelayanan dan Keselamatan yang Berkelanjutan di wilayah Balai Teknik	IKK1 Rasio Konektivitas transportasi Perkeretaapian Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	Rasio	0,364	0,364	0,364	0,364	0,364
	IKK2 Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%	98,020	98,100	98,200	98,300	98,400
	IKK3 Jalur KA yang Menggunakan	%	37,900	37,900	37,900	37,900	37,900

Tujuan	Indikator Kegiatan	Satuan	Target				
			2025	2026	2027	2028	2029
Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Persinyalaan Elektrik di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian						
	IKK4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%	19,238	38,857	58,857	79,238	100,000
	IKK5 Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang	%	37,000	37,500	38,000	38,500	39,000
	IKK6 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
Terwujudnya tata Kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptive diwilayah Balai Teknik Perkeretaapian	IKK7 Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai	83,400	83,500	83,550	83,600	83,650
	IKK8 Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai	12,000	12,500	13,000	14,000	15,000
	IKK9 Nilai Kinerja Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai	81,000	81,500	82,000	82,500	83,000
	IKK10 Persentase Realisasi	%	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000

Tujuan	Indikator Kegiatan	Satuan	Target				
			2025	2026	2027	2028	2029
Kelas I Surabaya	Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian						
	IKK11 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai	69,000	69,500	70,000	70,500	71,000

Sumber: Cascading Sasaran Kegiatan dan IKK BTP Surabaya 2025-2029 yang telah diolah dengan baseline Renstra Periode 2020-2024

Tingkat capaian kinerja akan tercapai bergantung dari realisasi dan terlaksananya program kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya sesuai arah kebijakan dan strategi termasuk didukung dengan kerangka regulasi, kerangka kelembagaan dan kerangka pendanaan yang tercantum di dalam dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029.

4.1.2 TARGET TINGKAT CAPAIAN SASARAN KEGIATAN DAN INDIKATOR KEGIATAN KINERJA (IKK) 2025-2029

Indikator Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) adalah alat ukur yang mengidentifikasi keberhasilan pencapaian hasil (*outcome*) dari suatu program di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya. Target Indikator Kinerja Kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029 disampaikan dalam Tabel 4.2.

Tabel 4. 2 Target Sasaran kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
				2025	2026	2027	2028	2029
Meningkatnya Konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik	IKK1 Rasio Konektivitas transportasi Perkeretaapian Wilayah Balai Teknik	(%)	0,375	0,364	0,364	0,364	0,364	0,364

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
				2025	2026	2027	2028	2029
Perkeretaapian	Perkeretaapian							
Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	IKK2 Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	(%)	98,020	98,100	98,100	98,200	98,300	98,400
	IKK3 Jalur KA yang Menggunakan Persinyalaan Elektrik di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	(%)	37,900	37,900	37,900	37,900	37,900	37,900
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	IKK4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	(%)	152,000	19,238	38,857	58,857	79,238	100,000
	IKK5 Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlindungan Sebidang	(%)	-	37,000	37,500	38,000	38,500	39,000
Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di	IKK6 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di	(%)	98,600	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
				2025	2026	2027	2028	2029
wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian							
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Balai Teknik Perkeretaapian	IKK7 Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian	(Nilai)	83,350	83,400	83,500	83,550	83,600	83,650
	IKK8 Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian	(Nilai)	-	12,000	12,500	13,000	14,000	15,000
	IKK9 Nilai Kinerja Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian	(Nilai)	95,070	81,000	81,500	82,000	82,500	83,000
	IKK10 Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian	(%)	110,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
	IKK11 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian	(Nilai)	-	69,000	69,500	70,000	70,500	71,000

Sumber: Cascading Sasaran Kegiatan dan IKK BTP Surabaya 2025-2029 yang telah diolah dengan baseline Renstra Periode 2020-2024

Perhitungan *baseline* 2024 dan target indikator kinerja (IKK) tahun 2025-2029 dilakukan dengan perhitungan sebagai berikut:

1. SK. BTP 1 Meningkatnya konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Untuk mencapai sasaran meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur perkeretaapian, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya menetapkan *baseline* Indikator Kinerja Program (IKK1) Rasio Konektivitas Perkeretaapian Tahun 2024 sebesar 0,375 dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian merupakan perbandingan antara jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A) /Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung infrastruktur perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya s.d Tahun Berjalan dibandingkan dengan Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang Terhubung dengan infrastruktur perkeretaapian sesuai RIPNAS Tahun 2030 dikalikan dengan faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.

Gambar 4. 1 Rumus Perhitungan Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

$$\text{Rasio Konektivitas Infrastruktur Perkeretaapian (RK}_{ip}) = \frac{\text{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung Infrastruktur KA di wilayah BTP s.d Tahun Berjalan}}{\text{Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis Lainnya yang Terhubung dengan Infrastruktur KA di wilayah BTP sesuai RIPNAS Tahun 2030}} \times \text{Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA di wilayah BTP}$$

2. SK2 Meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Untuk mencapai sasaran meningkatnya kapasitas prasarana mendukung pelayanan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, telah ditetapkan *baseline* indikator kinerja kegiatan (IKK), yakni:

- a. Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya merupakan panjang jalur kereta api yang telah diukur menggunakan kereta ukur di wilayah BTP dengan hasil Kategori 1 dan 2

(kecepatan > 80 km/jam) per periode dibandingkan dengan panjang jalur KA terukur di wilayah BTP pada periode tersebut. *Baseline* tahun 2024 sebesar 98,020.

Gambar 4. 2 Rumus Perhitungan Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2

$$\text{Kondisi Jalur KA yang Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2 di wilayah BTP} = \frac{\text{Panjang Jalur KA yang Telah Diukur di Wilayah BTP dengan Hasil TQI Kategori I dan II pada Tahun Berjalan}}{\text{Total Panjang Jalur KA Terukur di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}} \times 100\%$$

- b. Jalur KA yang menggunakan Persinyalaan Elektrik di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian merupakan jumlah unit interlocking/stasiun fasilitas operasi yang berbasis elektrik s.d tahun berjalan dibandingkan dengan total jumlah unit interlocking/stasiun fasilitas operasi eksisting pada tahun berjalan dan rencana pembangunan/pengembangan s.d Tahun 2029. *Baseline* tahun 2024 sebesar 37,900.

Gambar 4. 3 Rumus Perhitungan Jalur KA yang menggunakan Persinyalaan Elektrik

$$\text{Jalur KA yang Menggunakan Persinyalaan Elektrik di Wilayah BTP} = \frac{\text{Jumlah Unit Interlocking/Stasiun Fasilitas Operasi yang berbasis Elektrik di Wilayah BTP s.d Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah Unit Interlocking/Stasiun Fasilitas Operasi Eksisting di wilayah BTP pada Tahun Berjalan dan Rencana Pembangunan/Pengembangan s.d Tahun 2029}} \times 100\%$$

3. SK3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian

Telah ditetapkan baseline indikator kinerja kegiatan, yakni:

- a. Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian

Penjumlahan antara pemenuhan target angkutan kereta api penumpang dan pemenuhan target angkutan kereta api barang di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian dengan bobot masing-masing 50%. *Baseline* tahun 2024 sebesar 152,000.

Gambar 4. 4 Rumus Perhitungan Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api

$$\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA di Wilayah BTP} = \frac{\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang di Wilayah BTP} + \text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang di Wilayah BTP}}{2}$$

Pemenuhan target angkutan penumpang diperoleh dari jumlah realisasi angkutan penumpang kereta api pada Tahun 2025 s.d Tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan penumpang kereta api s.d Tahun 2029 sesuai dokumen Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Gambar 4. 5 Rumus Pententuan Target Angkutan Penumpang KA

$$\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan Penumpang di Wilayah BTP} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Penumpang Kereta Api di Wilayah BTP dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Penumpang Kereta Api di Wilayah BTP s.d Tahun 2029 sesuai dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian}} \times 50\%$$

Pemenuhan target angkutan barang diperoleh dari jumlah realisasi angkutan barang kereta api pada Tahun 2025 s.d Tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan barang kereta api s.d 2029 sesuai dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian.

Gambar 4. 6 Rumus Pententuan Target Angkutan Barang KA

$$\text{Persentase Pemenuhan Target Angkutan Barang di Wilayah BTP} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Barang Kereta Api di Wilayah BTP dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Barang Kereta Api di Wilayah BTP s.d Tahun 2029 sesuai Dokumen Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian}} \times 50\%$$

- b. Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang

Persentase penurunan kejadian gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlintasan sebidang diperoleh dengan menggunakan baseline jumlah gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlintasan sebidang rata-rata tahun periode sebelumnya (2020-2024) yang ditargetkan penurunannya secara berkala selama periode Tahun 2025-2029. Pada awal tahun 2025 ditetapkan target Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang yaitu terdapat penuruan sebesar 10% dari periode sebelumnya yaitu menjadi 53 kejadian, namun sampai dengan memasuki Triwulan 4 2025 baru

terjadi 31 kejadian, sehingga dilakukan revisi menjadi 37 kejadian dan menjadi baseline.

Gambar 4. 7 Rumus Perhitungan Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Kereta Api

$$\text{Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang} = \frac{\text{Baseline Rata-Rata Jumlah kejadian gangguan operasional pada periode sebelumnya (2020-2024)} - \text{Jumlah kejadian gangguan pada tahun berjalan}}{\text{Baseline Rata-Rata Jumlah kejadian gangguan operasional pada periode sebelumnya (2020-2024)}} \times 100\%$$

4. SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.

Telah ditetapkan baseline indikator kinerja kegiatan (IKK): Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diperoleh dari selisih nilai maksimal tingkat keselamatan (100%) dengan persentase jumlah kejadian kecelakaan kereta api (anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar) di wilayah BTP pada tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan kereta api di wilayah BTP pada tahun berjalan. *Baseline* tahun 2024 sebesar 98,600.

Gambar 4. 8 Rumus Perhitungan Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah BTP} = \left[1 - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan KA di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan} \times 1.000}{\text{Jumlah Keberangkatan Kereta Api di Wilayah BTP pada Tahun Berjalan}} \right] \times 100\%$$

5. SK5 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, telah ditetapkan baseline indikator kinerja kegiatan (IKK):

- a. Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) diperoleh berdasarkan hasil evaluasi implementasi penyelenggaraan SAKIP yang dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal/Tim Evaluasi Internal Eselon I mengacu KM 74 Tahun 2024. *Baseline* tahun 2024 sebesar 83,350.

Gambar 4. 9 Rumus Perhitungan Nilai AKIP

$$\text{Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian} = (\text{Nilai Perencanaan} \times 30\%) + (\text{Nilai Pengukuran} \times 30\%) + (\text{Nilai Pelaporan} \times 15\%) + (\text{Nilai Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal} \times 25\%)$$

- b. Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya
Penilaian Tingkat Manajemen Risiko (Nilai 1-30) mengacu pada Peraturan Itjen Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Pedoman Penilaian Manajemen Risiko dalam Mendukung Pengawasan Internal Berbasis Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan. *Baseline* tahun 2024 (-).

Total Skor MR = Total P1 + Total P2 + Total P3 + Total P4 + Total P5 + Total P6 + Total P7 + Total P8 + Total P9 + Total P10 + Total P11 + Total P12 + Total P13 + Total P14 + Total P15

Gambar 4. 10 Rumus Perhitungan Tingkat Manajemen Risiko

$$\Sigma \text{Total per Parameter} = \frac{\text{jumlah hasil pengukuran}}{\text{jumlah Teknik pengumpulan data}}$$

- c. Nilai Kinerja Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya
Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Balai Teknik Perkeretaapian (skala 0-100) mengacu pada PMK Nomor 62 Tahun 2023 dengan perhitungannya merupakan penjumlahan dari 50% (lima puluh persen) dari nilai kinerja atas perencanaan anggaran dan 50% (lima puluh persen) dari nilai kinerja atas pelaksanaan anggaran, yang nilainya dapat diperoleh pada Dashboard Aplikasi Monev Kemenkeu. *Baseline* tahun 2024 sebesar 95,070.

Gambar 4. 11 Rumus Perhitungan Nilai Kinerja Anggaran

$$NKA = (\text{Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran} \times 50\%) + (\text{Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran} \times 50\%)$$

- d. Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya
Realisasi perolehan PNBP Balai Teknik Perkeretaapian dibandingkan dengan target PNBP pada tahun berjalan. *Baseline* tahun 2024 sebesar 110,000

Gambar 4. 12 Rumus Perhitungan Realisasi PNBP

$$\% \text{ Realisasi PNBP Balai Teknik Perkeretaapian} = \frac{\text{Realisasi PNBP Balai Teknik Perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{Target PNBP Balai Teknik Perkeretaapian pada tahun berjalan}} \times 100\%$$

- e. Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya
- Nilai Pengawasan Kearsipan Internal diperoleh Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2021 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan yang kemudian mengalami perubahan melalui Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 130 Tahun 2025 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan dan Tata Cara Penilaian Pengawasan Kearsipan. *Baseline* tahun 2024 sebesar (-) Pelaksanaan pengawasan dilakukan pada 2 unit penilaian yakni Unit Pengolah (UP) dan Unit Kearsipan (UK) dan penilaian dilakukan pada 2 aspek penilaian dengan bobot pada masing-masing unit sebagai berikut:

1) Unit Pengolah (UP)

- Aspek Pengelolaan Arsip Dinamis (bobot 70%)
- Aspek Sumber Daya Kearsipan (bobot 30%)

2) Unit Kearsipan (UK)

- Aspek Pengelolaan Arsip Dinamis (bobot 60%)
- Aspek Sumber Daya Kearsipan (bobot 40%)

Gambar 4. 13 Rumus Perhitungan Nilai Pengawasan Kearsipan

$$\text{Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Setdijen Perkeretaapian} = \frac{\text{Nilai Unit Pengolah Kearsipan} + \text{Nilai Unit Kearsipan}}{2} \times 100\%$$

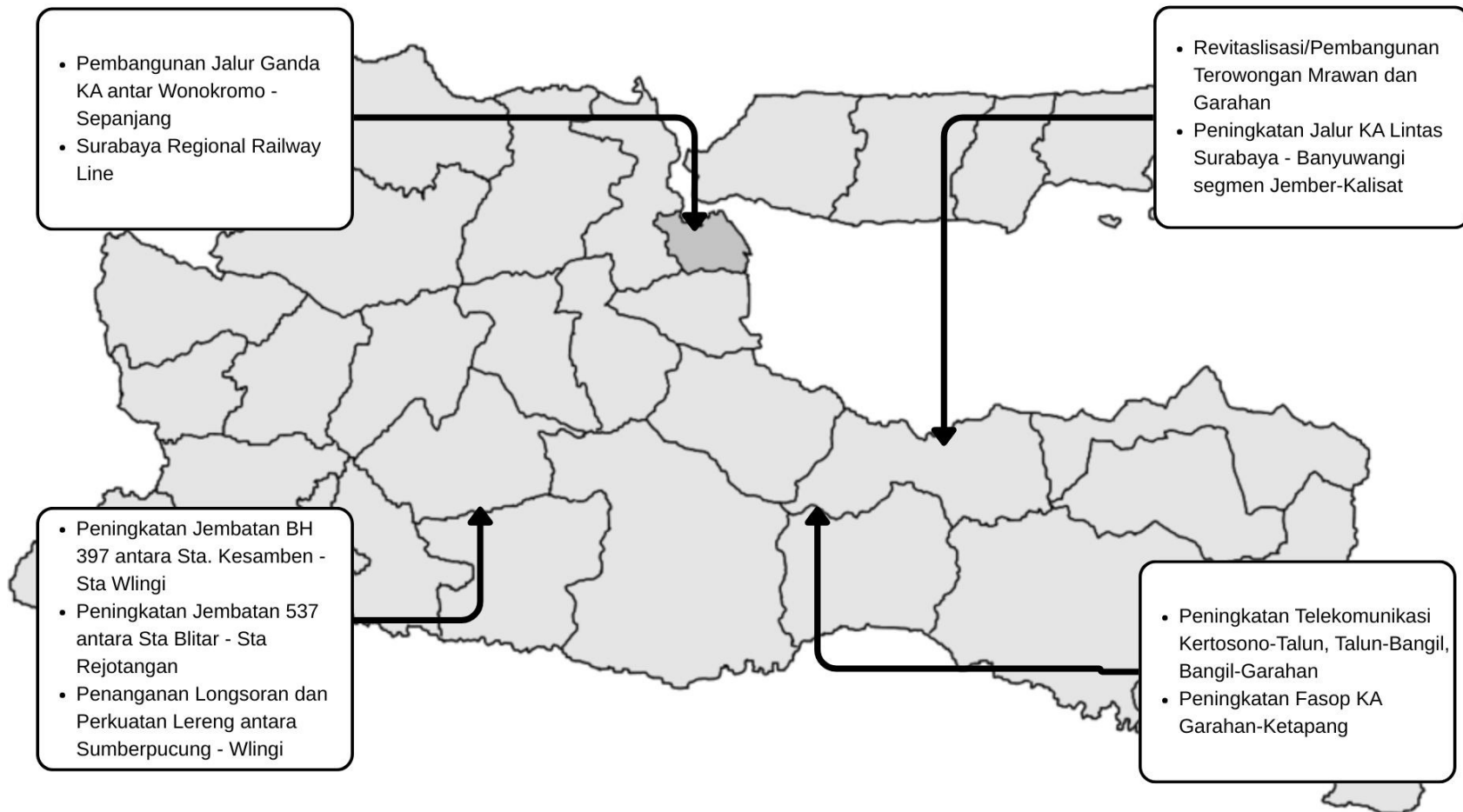
Perhitungan dari 5 Sasaran Kegiatan dan 11 Indikator Kegiatan Kinerja (IKK) 2025-2029 nantinya akan diformalkan dalam bentuk Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian.

4.1.3 INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS NASIONAL RPJMN BIDANG PERKERETAAPIAN 2025-2029

Sejalan dengan RPJMN 2025-2029 yang telah ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025, Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang ditetapkan melalui Permenhub Nomor PM 12 Tahun 2025, dan Renstra Bidang Perkeretaapian 2025-2029 yang ditetapkan melalui Kepdirjen Nomor KP-DJKA 144 Tahun 2025, maka terdapat beberapa kegiatan strategis didalam Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029.

Berikut dibawah ini adalah peta terkait rencana kegiatan strategis di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.

Gambar 4. 14 Peta Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota di Jawa Timur



Berikut ini dijelaskan kegiatan strategis yang termuat dalam Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025-2029:

a. Pembangunan Jalur Ganda KA Sepanjang – Wonokromo

Kegiatan ini melanjutkan pembangunan Jalur Ganda KA lintas Selatan Jawa yang hanya menyisakan segmen Sepanjang – Wonokromo (7 Km'sp). Kegiatan ini membutuhkan reviu terhadap DED fasilitas operasi, Jembatan BH 26, *track layout*, kesiapan lahan yang dibutuhkan, serta diperlukan sinkronisasi terkait pola operasi di Stasiun Wonokromo yang bersinggungan dengan program SRRL (*Surabaya Regional Railway Line*). Pagu yang dibutuhkan untuk kegiatan pembangunan jalur ganda kereta api Sepanjang – Wonokromo adalah sebesar Rp. 317.000.000.000 dengan pekerjaan kontrak tahun jamak MYC (*Multi Years Contract*) yang direncanakan berlangsung pada tahun 2027-2028. Dengan adanya kegiatan pembangunan jalur ganda kereta api Sepanjang – Wonokromo ini diharapkan dapat menambah frekuensi kereta yang dapat melewati lintas selatan jawa dan menyelesaikan salah satu Program Prioritas RPJMN yaitu Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Lintas Selatan Jawa.

Gambar 4. 15 Stasiun Wonokromo tampak atas dan Perlintasan di bawah Flyover Mayangkara



b. Peningkatan Jalur KA Lintas Surabaya – Banyuwangi segmen Jember – Kalisat

Pekerjaan peningkatan Jalur KA Lintas Surabaya – Banyuwangi segmen Jember – Kalisat merupakan lanjutan pekerjaan dari periode Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2020 - 2024 yang dilakukan perpanjangan MYC (*Multi Years Contact*) dari tahun 2023. Pekerjaan ini direncanakan selesai pada akhir tahun 2025, yang meliputi peningkatan pada *track* eksisting (17 Km'sp), penggantian 2 unit jembatan (BH 307 dan BH 312) pengadaan bantalan beton, pembangunan stasiun dan pentaan emplasemen dan peningkatan keselamatan KA. Dengan pagu pada tahun 2025 sebesar Rp117.000.000 sehingga pagu total yang dibutuhkan pada kegiatan peningkatan Jalur KA Lintas Surabaya – Banyuwangi segmen Jember – Kalisat adalah sebesar Rp.290.881.00.000.

Gambar 4. 16 Kegiatan Peningkatan Jalur KA Jember-Kalisat



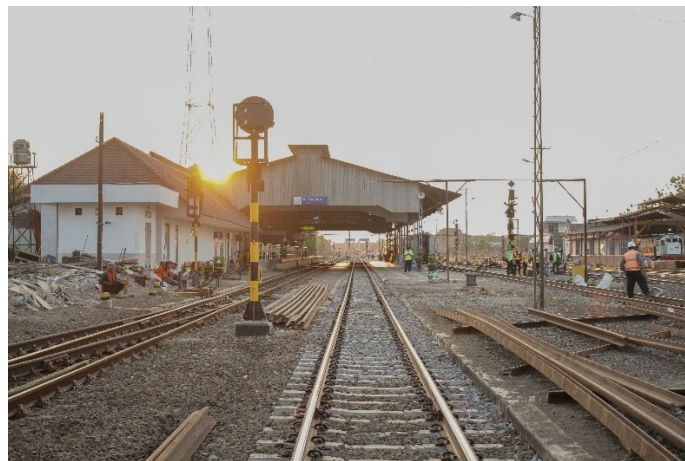
c. Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono – Ketapang antara Kertosono – Talun

Pekerjaan ini merupakan tahap I dari peningkatan telekomunikasi Lintas Kertosono – Ketapang, sistem persinyalan ini merupakan salah satu sistem vital pada perkeretaapian sebagai sarana informasi dan komunikasi operasi kereta api. Kegiatan ini meliputi pekerjaan peningkatan pada beberapa lingkup yaitu:

- a) Sistem catu daya
- b) Sistem persinyalan
- c) Sistem telekomunikasi
- d) Pekerjaan sipil

Pekerjaan ini direncanakan mulai pada tahun 2026 dan selesai pada tahun 2027 dengan mengalokasikan pagu sebesar Rp. 277.000.000.000 dengan menggunakan kontrak tahun jamak MYC (*Multi Years Contact*). Kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan perjalanan kereta api.

Gambar 4. 17 Stasiun Kertosono



d. Peningkatan Jembatan Kereta BH 397 Antara Stasiun Kesamben - Stasiun Wlingi

Pada kegiatan peningkatan Jembatan Kereta BH 397 Km 96+735 ini didasarkan pada longsor yang terjadi pada sisi hulu jembatan sehingga konstruksi jalur dan jembatan kereta api terkena dampaknya, sehingga lingkup kegiatan pada pekerjaan ini adalah:

- a) pekerjaan bangunan atas jembatan;
- b) pekerjaan bangunan bawah jembatan;
- c) pekerjaan jalan rel (700 m'sp);
- d) pekerjaan bangunan hidrolika dan pembebasan lahan;

Kegiatan ini direncanakan berjalan pada tahun 2026 dan selesai pada tahun 2027 MYC (*Multi Years Contact*). Dengan hasil dari kegiatan ini adalah meningkatnya keselamatan perjalanan kereta api.

Gambar 4. 18 Tampak Atas BH 397



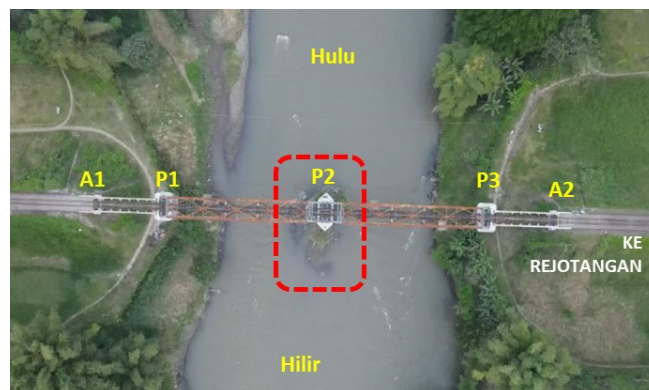
e. Peningkatan Jembatan Kereta BH 537 Antara Stasiun Blitar - Stasiun Rejotangan

Pada kegiatan peningkatan Jembatan Kereta BH 537 Km 133+723 ini didasarkan pada gerusan yang terjadi pada pilar 2 jembatan sehingga konstruksi jembatan kereta api terkena dampaknya, sehingga lingkup kegiatan pada pekerjaan ini adalah:

- pekerjaan bangunan atas jembatan;
- pekerjaan bangunan bawah jembatan;
- pekerjaan jalan rel (700 m'sp), dan;
- pekerjaan bangunan hidrolika.

Kegiatan ini direncanakan berjalan pada tahun 2026 dan selesai pada tahun 2027 MYC (*Multi Years Contact*). Dengan hasil dari kegiatan ini adalah meningkatnya keselamatan perjalanan kereta api.

Gambar 4. 19 Tampak Atas BH 537



f. Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Talun – Bangil

Pekerjaan ini merupakan tahap II dari peningkatan telekomunikasi Lintas Kertosono – Ketapang, sistem persinyalan ini merupakan salah satu sistem vital pada perkeretaapian sebagai sarana informasi dan komunikasi operasi kereta api. Kegiatan ini meliputi pekerjaan peningkatan pada beberapa lingkup yaitu:

- a) Sistem catu daya
- b) Sistem persinyalan
- c) Sistem telekomunikasi
- d) Pekerjaan sipil

Pekerjaan ini direncanakan mulai pada tahun 2028 dan selesai pada tahun 2029 dengan mengalokasikan pagu sebesar Rp. 200.000.000.000 dengan menggunakan kontrak tahun jamak MYC (*Multi Years Contract*). Kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan perjalanan kereta api.

Gambar 4. 20 Stasiun Bangil



g. Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Bangil – Garahan

Pekerjaan ini merupakan tahap III dari peningkatan telekomunikasi Lintas Kertosono – Ketapang, sistem persinyalan ini merupakan salah satu sistem vital pada perkeretaapian sebagai sarana informasi dan komunikasi operasi kereta api. Kegiatan ini meliputi pekerjaan peningkatan pada beberapa lingkup yaitu:

- a) Sistem catu daya
- b) Sistem persinyalan
- c) Sistem telekomunikasi
- d) Pekerjaan sipil

Pekerjaan ini direncanakan mulai pada tahun 2028 dan selesai pada tahun 2029 dengan

mengalokasikan pagu sebesar Rp. 200.000.000.000 dengan menggunakan kontrak tahun jamak MYC (*Multi Years Contact*). Kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan perjalanan kereta api.

Gambar 4. 21 Stasiun Garahan



h. Peningkatan Fasilitas Operasi Kereta Api antara Garahan – Ketapang

Sistem persinyalan pada operasi kereta api ini merupakan salah satu sistem vital, yang berguna sebagai sarana informasi dan komunikasi operasi kereta api antar petugas stasiun dan masinis. Kegiatan ini meliputi;

- a) Peningkatan Persinyalan (mekanik menjadi TBI)
- b) Sitem catu daya
- c) Sitem Telekomunikasi
- d) Pekerjaan sipil

Pekerjaan ini direncanakan mulai pada tahun 2028 dan selesai pada tahun 2029 dengan mengalokasikan pagu sebesar Rp. 200.000.000.000 dengan menggunakan kontrak tahun jamak MYC (*Multi Years Contact*) 2028-2029. Kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan perjalanan kereta api.

Gambar 4. 22 Stasiun Ketapang



i. Penanganan Longsor dan Perkuatan Lereng antara Sumberpucung – Wlingi

Kegiatannya penanganan dan perkuatan longsor ini didasarkan pada hasil monitoring evaluasi prasarana perkeretaapian yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, terdapat beberapa titik yang menjadi potensi terjadinya longsor antara Stasiun Sumberpucung – Stasiun Wlingi.

Terdapat dokumen teknis yang harus dipenuhi sebelum melaksanakan kegiatan ini, sehingga dibutuhkan waktu untuk menyusun dokumen teknis tersebut. Kegiatan ini direncanakan selesai 1 tahun anggaran yaitu pada tahun 2028, dan dianggarkan pagu sebesar Rp. 255.000.000.000. Hasil dari kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan keselamatan perjalanan kereta api.

Gambar 4. 23 Longsor Lereng antara Sumberpucung – Wlingi Km. 81+000 s.d Km. 104+000



j. Revitalisasi/Pembangunan Terowongan Mrawan (690 m) dan Garahan (113 m)

Kegiatan revitalisasi/pembangunan terowongan mrawan dan garahan ini diusulkan didasari pada hasil monitoring evaluasi prasarana perkeretaapian yang dilakukan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya, yang ditemukan terdapat beberapa permasalahan di terowongan Garahan dan terowongan Mrawan diantaranya terdapat genangan yang diakibatkan oleh rembesan dinding terowongan dan juga lebar terowongan yang tidak dapat mengakomodir beberapa sarana yang terbaru. Pada kegiatan ini dibutuhkan dokumen teknis yaitu FS (*Feasibility Study*), dan direncanakan kegiatan ini berjalan selama 3 tahun (2028-2030) dengan pagu total yang dianggarkan sebesar Rp. 1.500.000.000.

Gambar 4. 24 Terowongan Mrawan



k. Surabaya Regional Railway Line (Phase I)

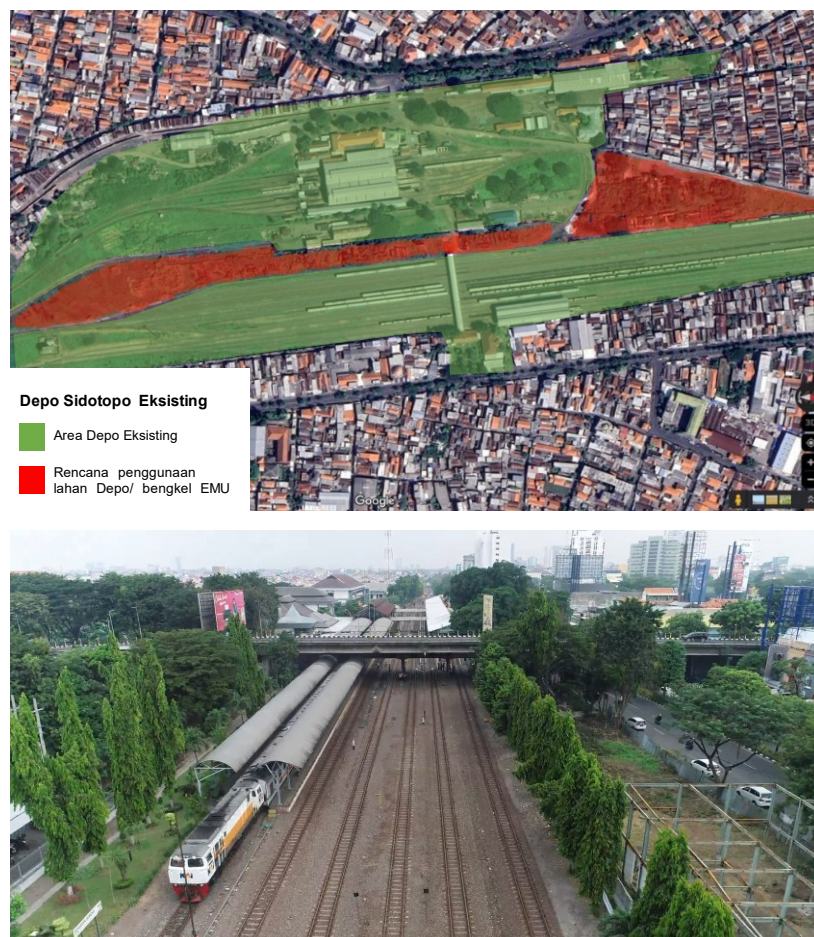
Pekerjaan pembangunan Surabaya Regional Railway Line ini sebagai salah satu pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional dan pelaksanaan kewajiban pemerintah untuk memberikan pelayanan transportasi umum kepada masyarakat. Fokus pembangunan SRRL ini adalah memenuhi kebutuhan perjalanan dalam kota, terutama di Kota Surabaya yang mencapai 3,274,478 perjalanan per hari, dengan perjalanan dari Sidoarjo sebagai salah satu kontributor utama komuter di wilayah

Gerbangkertasusilo. Untuk kegiatan ini masih terdapat beberapa dokumen teknis yang masih harus dipenuhi yaitu:

- a) DED;
- b) LARAP;
- c) AMDAL;
- d) Melakukan Sinkronisasi dengan Pembangunan JGWS, dan;
- e) Pengadaan lahan.

Guna mempersiapkan hal-hal yang menjadi perhatian, maka pekerjaan ini direncanakan mulai pada tahun 2028 dan ditargetkan selesai pada tahun 2031. Pendanaan kegiatan ini bersumber pada Loan kFW dengan pagu total sebesar € 230.000.000. Dengan adanya pembangunan SRRL (*Surabaya Regional Railway Line*) ini akan mengakomodir mobilitasi masyarakat, dan mengurangi kemacetan.

Gambar 4. 25 Layout Stasiun Sidotopo dan Jembatan Heritage Gubeng



4.2 KERANGKA PENDANAAN

4.2.1 KERANGKA PENDANAAN SECARA UMUM BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA 2025-2029

Dalam rangka mencapai keberhasilan tujuan dan sasaran program digunakan indikator kinerja kegiatan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan pendanaan. Sesuai Pagu Jangka Menengah (Pagu JM) dari Bappenas, Direktorat Jenderal Perkeretaapian memperoleh Pagu JM 2025-2029 sebesar Rp. 5,355 Triliun (12% dari total pagu JM Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sebesar Rp. 217,19 T) yang terdiri dari:

- a. Kegiatan Prioritas (KP) 02 Pengembangan KA Penumpang Antar Kota dan Penguatan KA Angkutan Barang terdiri dari:
 - 1) Prop 1 Pembangunan Jalur Ganda KA Sepanjang – Wonokromo sebesar Rp. 387 Miliar;
 - 2) Prop 2 Peningkatan, Perawatan, dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api Mendukung Keandalan dan Keselamatan sebesar Rp. 1,167 Triliun.
- b. Kegiatan Prioritas (KP) 06 - Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan terdiri dari:
 - 1) ProP 1. Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel Surabaya Regional Railway Line (Phase I) sebesar € 230 juta.

Banyak program-program lainnya yang memiliki potensi kebermanfaatan yang tinggi namun senantiasa terkendala dengan keterbatasan anggaran yang bersumber dari APBN sehingga diperlukan sumber pendanaan lainnya. Sesuai dengan dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029, terdapat belanja sektor perkeretaapian yang bersumber dari Non-APBN dan investasi murni dengan melibatkan swasta dan pihak lainnya sebesar Rp 627,450 trilyun. Pelibatan pendanaan dari swasta melalui berbagai skema pembiayaan perlu ditingkatkan. Alternatif pembiayaan, pendanaan dan investasi non Pemerintah dapat dilakukan dengan beberapa instrumen yakni Instrumen pada pemanfaatan potensi pendapatan negara yang dapat dikembangkan (seperti *betterment levies*, *development impact fees*, *Land Readjustment*, pengelolaan nilai perolehan peningkatan kawasan, Instrumen hutang (seperti pinjaman, obligasi, *development exactions*, *excess condemnation*, *linkage*), instrumen optimalisasi aset (seperti manajemen aset, *joint venture*, KPBU, PINA)

dan instrumen pendanaan lainnya (seperti CSR (*Corporate Social Responsibility*), hibah dan Filantropi) ataupun berbagai bentuk pelibatan swasta lainnya yang sangat diharapkan dapat berkontribusi besar dalam pembangunan perkeretaapian.

Skema pembiayaan melalui Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) diperlukan untuk mendukung proyek-proyek yang layak secara ekonomi namun kurang layak secara finansial. Adapun investasi swasta murni atau Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA) diharapkan dapat digunakan untuk membiayai proyek-proyek transportasi yang sepenuhnya komersil. Pendanaan dengan skema CSR dapat digunakan untuk penyediaan fasilitas publik di bidang perkeretaapian yang obyek lokasinya ataupun subyek penggunaannya terkait langsung dengan bidang usaha dari perusahaan yang bersangkutan.

Dalam rangka melaksanakan tugas fungsi sebagai regulator sebagaimana diamanahkan dalam Pasal 1 ayat (1) PM 36 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian, yang meliputi kegiatan peningkatan, pengembangan, pengelolaan, pemeliharaan, pemanfaatan prasarana perkeretaapian dan pengawasan penyelenggaraan sarana, dan keselamatan perkeretaapian serta dalam rangka melaksanakan amanah RPJMN 2025-2029 sebagaimana yang telah ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025, diperlukan kebutuhan anggaran sebesar Rp. 5,3 triliun yang bersumber dari APBN.

4.2.2 INDIKASI POTENSI PENDANAAN APBN BIDANG TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN 2025-2029

Indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran program Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya 2025-2029 terangkum dalam Tabel 4.3. Total Indikasi pendanaan selama 5 tahun mencapai Rp. 5,3 triliun dengan komposisi pendanaan untuk Program Infrastruktur Konektivitas sebesar Rp. 5,125 triliun atau 96% dari total indikasi pendanaan. Sisanya sebesar Rp. 229,6 miliar atau 4% digunakan untuk kegiatan Program Dukungan Manajemen.

Indikasi pendanaan program infrastruktur konektivitas transportasi perkeretaapian didominasi untuk kegiatan pelayanan transportasi perkeretaapian mencapai Rp. 3,929 Triliun dan kegiatan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian mencapai Rp. 1,193 Triliun. Artinya Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya selama 5 tahun kedepan difokuskan pada optimalisasi dan peningkatan operasional transportasi perkeretaapian

eksisting dan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian.

Optimalisasi dan peningkatan operasional transportasi perkeretaapian eksistig melalui peningkatan layanan transportasi perkeretaapian yang sudah ada. Langkah yang dilakukan untuk mencapai ini adalah dengan Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Lintas Selatan Jawa Antara Stasiun Sepanjang – Stasiun Wonokromo dan pembangunan sistem transportasi kereta api massal berbasis perkotaan yaitu SRRL (*Surabaya Regional Railways Line*).

Tentunya dengan peningkatan pelayanan transportasi perkeretaapian berjalan seiringan dengan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian. Hal ini dilakukan dengan program Peningkatan, Perawatan, dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api Mendukung Keandalan dan Keselamatan

Tabel 4. 3 Kerangka Pendanaan Rencana Strategis Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya

KODE	URAIAN	PROGRAM / SASARAN PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN KEGIATAN / INDIKATOR	ALOKASI (RUPIAH)					TOTAL
			2025	2026	2027	2028	2029	
467.337	BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA		300,467,236,000	520,694,376,000	720,858,937,700	1,788,113,079,870	2,025,011,943,717	5,355,145,573,287
022.GA	Program	Infrastruktur Konektivitas	271,956,287,000	477,669,569,000	673,225,542,000	1,735,425,542,000	1,967,225,542,000	5,125,502,482,000
4643	Kegiatan	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	0	3,000,000,000	0	0	0	3,000,000,000
4641	Kegiatan	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	124,214,288,000	212,872,640,000	410,850,000,000	1,473,850,000,000	1,704,850,000,000	3,926,636,928,000
4642	Kegiatan	Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	147,741,999,000	261,796,929,000	261,375,542,000	261,375,542,000	261,375,542,000	1,193,665,554,000
4644	Kegiatan	Penunjang Teknis Perkeretaapian	0	0	1,000,000,000	200,000,000	1,000,000,000	
022.WA	Program	Dukungan Manajemen	28,510,949,000	43,024,807,000	47,633,395,700	52,687,537,870	57,786,401,717	229,643,091,287
4600	Kegiatan	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian	706,417,000	2,228,087,000	2,450,895,700	2,695,985,270	2,965,583,797	11,046,968,767
4601	Kegiatan	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	27,804,532,000	40,631,720,000	45,001,000,000	49,791,902,600	54,601,202,920	217,830,357,520
4602	Kegiatan	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian	0	165,000,000	181,500,000	199,650,000	219,615,000	765,765,000

4.2.3 INDIKASI POTENSI PENDANAAN NON APBN BIDANG TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN 2025-2029

4.2.3.1 ALTERNATIF SKEMA PENDANAAN LAIN

a. Sumber Dana/Biaya

Sumber dana untuk pembangunan infrastruktur termasuk di dalamnya adalah infrastruktur perkeretaapian terbagi ke dalam enam sumber, yaitu: APBN, APBD, BUMN, BUMD, Perusahaan Swasta dan campuran atau kombinasi di antara ke-5 nya. Pada APBN, dapat dirinci lagi sumber perolehan dananya, yaitu dari pendapatan negara (pajak dan bukan pajak), hibah luar negeri, dan utang. Utang, terbagi lagi ke dalam surat utang negara (SUN) dan surat berharga syariah negara (SBSN)/Sukuk Negara, serta pinjaman luar negeri dan pinjaman dalam negeri. Secara spesifik, pembiayaan proyek infrastruktur dapat didanai melalui sumber Sukuk Negara (Project Based Sukuk (PBS)).

Pada APBD, sumber perolehannya adalah dapat berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Perimbangan, Lain-Lain Pendapatan Yang Sah, dan Pinjaman Daerah. Untuk Dana Perimbangan akan dapat dirinci lagi yaitu: Dana Alokasi Umum, Dana Alokasi Khusus dan Dana Bagi Hasil (pajak dan bukan pajak). Untuk Lain-Lain Pendapatan yang Sah, adalah meliputi: Pendapatan Hibah, Pendapatan Dana Darurat, Dana Bagi Hasil Pajak dari Provinsi kepada Kabupaten/Kota, Bantuan Keuangan dari Provinsi atau dari Pemerintah Daerah lainnya, Dana Penyesuaian dan Dana Otonomi Khusus. Terkait dengan pemerintah daerah dan pengelolaan APBD, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah telah pula memberi penekanan yang kuat tentang pembiayaan kreatif. Hal itu diatur pada BAB VII pasal 167 terkait Sinergi Pendanaan yang didefinisikan sebagai sinergi sumber-sumber pendanaan dari APBD dan selain APBD dalam rangka pelaksanaan program prioritas nasional dan/atau daerah yang dilakukan dalam rangka percepatan penyediaan infrastruktur dan/atau program prioritas lainnya sesuai dengan urusan yang menjadi kewenangan daerah. Sinergi pendanaan tersebut pada prinsipnya bersifat opsional dan diatur untuk mendorong pemerintah daerah dalam melakukan pembiayaan kreatif.

Pendanaan dari APBD dapat berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), Transfer ke Daerah (TKD), dan/atau Pembiayaan Utang Daerah sedangkan pendanaan selain dari APBD dapat berupa kerja sama dengan pihak swasta, badan usaha milik negara, BUMD, dan/atau pemerintah daerah lainnya. Dalam rangka mendukung Sinergi Pendanaan dimaksud, Pemerintah Pusat juga dapat menyinergikan dengan belanja kementerian/lembaga dan/atau tugas pembantuan. Seperti yang telah disampaikan sebelumnya, dalam UU HKPD, pembiayaan kreatif telah diatur melalui Sinergi pendanaan yang dimaksudkan untuk mendorong dan memberikan insentif bagi pemerintah daerah untuk melakukan pembiayaan kreatif. Insentif dimaksud diberikan dalam bentuk belanja K/L dan/atau tugas pembantuan untuk mendanai sebagian infrastruktur yang diusulkan. Lebih lanjut, dengan adanya UU HKPD sebagai dasar hukum, pemerintah pusat juga akan lebih nyaman dalam memberikan sosialisasi kepada daerah, termasuk sosialisasi untuk mengatasi tantangan-tantangan di atas. Sebelum menyelenggarakan sinergi pendanaan, pemerintah daerah perlu membuat dokumen perencanaan atas infrastruktur-infrastruktur yang akan dibangun, termasuk usulan pembiayaannya yang dapat terdiri dari APBD, selain APBD, dan belanja kementerian/lembaga dan/atau tugas pembantuan. Dokumen perencanaan tersebut akan ditetapkan dengan

Peraturan Kepala Daerah untuk kemudian disampaikan kepada Menteri Keuangan. Selanjutnya, Kementerian Keuangan akan membahas dokumen perencanaan dimaksud dengan K/L terkait di tingkat pemerintah pusat seperti Kementerian Dalam Negeri, Bappenas, dan K/L teknis terkait. Dalam hal disetujui, peserta rapat akan menandatangani berita acara sebagai komitmen K/L terkait untuk mendanai sebagian infrastruktur yang diusulkan. Hal dimaksud diharapkan dapat memberikan insentif dan menarik pemerintah daerah untuk melaksanakan pembiayaan kreatif.

Selain menyediakan insentif, pemerintah pusat (Kementerian Keuangan) juga memberikan edukasi berupa sosialisasi kepada pemda terkait UU HKPD. Sosialisasi ini merupakan hal yang penting mengingat terdapat aturan-aturan baru di dalam UU HKPD, salah satunya terkait sinergi pendanaan melalui skema pembiayaan kreatif. Melalui edukasi tersebut, pemerintah daerah diharapkan dapat memahami maksud dan tujuan dari skema pembiayaan kreatif serta memahami bagaimana skema pembiayaan kreatif dapat membantu menyelesaikan permasalahan infrastruktur di daerah.

Lebih lanjut, Kementerian Keuangan bersama-sama dengan Kementerian Dalam Negeri dan Bappenas juga dapat melakukan pendampingan kepada pemerintah daerah melalui kegiatan pemantauan dan evaluasi sesuai kewenangan masing-masing. Pemantauan dan evaluasi tersebut dapat berupa kunjungan lapangan dan pengecekan penganggaran kewajiban pemerintah daerah di dalam APBD terkait pembayaran kewajiban kepada investor. Sementara itu, untuk BUMN, BUMD, dan Swasta, pada prinsipnya sumber perolehan dananya adalah dapat berasal dari modal sendiri, laba ditahan, dan pinjaman pihak ketiga baik itu melalui penerbitan obligasi maupun dari perbankan/lembaga keuangan. Dari rincian sumber dana tersebut di atas maka terlihat bahwa pembangunan infrastruktur, termasuk infrastruktur perkeretaapian sebenarnya memiliki banyak sumber pembiayaan yang dapat digunakan.

b. Jenis Biaya

Adapun dari sisi jenis biaya, maka pembangunan infrastruktur, termasuk infrastruktur perkeretaapian adalah terdiri dari:

- a) Biaya investasi pengadaan dan penyiapan lahan
- b) Biaya investasi infrastruktur prasarana
- c) Biaya investasi infrastruktur sarana
Biaya pengoperasian dan pemeliharaan (setelah infrastruktur tersedia & bersifat rutin)

d) Biaya investasi kembali prasarana dan sarana (di masa pengoperasian)

Pembiayaan kreatif atau sinergi pendanaan pada dasarnya adalah menciptakan kombinasi dari sumber dana dan jenis biaya. Bahkan pada trase atau jalur kereta api yang lintas provinsi dan/atau lintas kabupaten/kota, bisa menghasilkan pembiayaan infrastruktur yang berasal dari beberapa provinsi dan/atau kabupaten/kota.

Hal lainnya yang dapat menjadi faktor pendukung adalah lokasi lahan yang sudah menjadi barang milik daerah (BMD) atau barang milik negara (BMN) maka pemanfaatannya dapat dilakukan secara lebih efektif dan efisien. Artinya pembangunan infrastruktur perkeretaapian dapat pula dilakukan tanpa adanya biaya investasi pengadaan lahan.

Secara khusus pemerintah sebenarnya telah menerbitkan peraturan yang terkategori sebagai skema pembiayaan kreatif yaitu:

- a) Skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)
- b) Skema Pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN)
- c) Skema Hak Pengelolaan Terbatas (HPT)
- d) Skema *Land Value Capture* (LVC) atau dikenal dengan nama Pengelolaan Perolehan Peningkatan Nilai Kawasan (P3NK).

4.2.3.1 KEGIATAN YANG BERPOTENSI MENGGUNAKAN PEMBIAYAAN ALTERNATIF

Sebagai bagian dari upaya mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi, modern, dan berkelanjutan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian terus mengembangkan berbagai program pembangunan jalur dan layanan kereta api di Indonesia. Berbagai inisiatif ini dirancang tidak hanya untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah, tetapi juga untuk memperkuat layanan transportasi perkotaan, mendukung kelancaran distribusi barang, serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Rencana pembangunan tersebut dilaksanakan melalui skema pembiayaan yang beragam, baik dari APBN, investasi murni, maupun skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dan Lainnya. Beberapa proyek bahkan telah menarik minat investor dan ditawarkan dalam forum *Investor Gathering*.

Berikut adalah daftar indikasi pembiayaan dan status terkini program pembangunan perkeretaapian yang mencakup pengembangan kereta api antar kota, perkotaan, serta kereta api barang.

Tabel 4. 4 Kegiatan Pembangunan Perkeretaapian yang Berpotensi Menggunakan Skema Pembiayaan Non APBN

No	Kegiatan	Indikasi Pembiayaan (Rp Milliar)	Skema Pembiayaan Bauran Non - APBN (BUMN/KPBU/Swasta/lain- lain)	Status	Keterangan
BTP SURABAYA					
1	Reaktivasi Jalur KA Kalisat - Pamarukan Tahap 1	450	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022 Reaktivasi Jalur KA tidak aktif di Provinsi Jawa Timur	Pembangunan jalur mati potensial menuju pelabuhan
2	Pembangunan Jalur Ganda Lintas Sidoarjo - Malang	1.988	Investasi Murni	Jalur eksisting yang masih beroperasi berupa single track	Pembangunan Jalur Ganda KA sebagai kelanjutan dari program SRRL

Sumber: Perdirjen KP-144 Tahun 2025 tentang Renstra DIKA 2025-2029

Gambar 4. 26 Preservasi Sinyal Krian di Tamanan Bondowoso



BAB 5

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025–2029 disusun sebagai pedoman pelaksanaan tugas dan fungsi BTP Kelas I Surabaya selaku Unit Pelaksana Teknis (UPT) Eselon III di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian.

Renstra BTP Kelas I Surabaya Tahun 2025–2029 merupakan dokumen perencanaan strategis yang disusun dengan mengacu dan diselaraskan sepenuhnya terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025–2029 (Kepdirjen Nomor KP-DJKA 144 Tahun 2025) serta kebijakan pembangunan nasional sebagaimana tertuang dalam RPJPN 2025–2045 (Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024) dan RPJMN 2025–2029 (Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025). Dokumen ini juga memperhatikan arah kebijakan sektor transportasi nasional dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029 (Permenhub Nomor PM 12 Tahun 2025), Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas), serta perkembangan lingkungan strategis dan isu-isu prioritas pembangunan perkeretaapian di wilayah Jawa Timur.

Sebagai UPT teknis yang wilayah kerjanya mencakup jaringan perkeretaapian strategis di wilayah Jawa Timur, BTP Kelas I Surabaya diarahkan untuk berperan aktif dalam mendukung pencapaian sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian, khususnya dalam peningkatan konektivitas jaringan, kinerja pelayanan lalu lintas dan angkutan kereta api, keselamatan perkeretaapian, serta penguatan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*). Seluruh program, kegiatan, dan strategi yang tertuang dalam Rencana Strategis ini menjadi acuan dalam penyusunan Rencana Kerja Tahunan (RKT), Perjanjian Kinerja (PK), serta pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di lingkungan BTP Kelas I Surabaya.

Dalam penyusunan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya Tahun 2025–2029 juga melibatkan peran serta dari pihak internal Kementerian Perhubungan, pihak eksternal di

Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Operator/Badan Usaha, Perguruan Tinggi, serta dari Komunitas Masyarakat Transportasi. Peran serta tersebut tidak hanya dilakukan melalui penyampaian masukan program pengembangan perkeretaapian dalam 5 tahun mendatang, juga dalam implementasi di lapangan guna mendukung terlaksananya Renstra.

Gambar 5. 1 Forum Penyusunan Renstra BTP Surabaya 2025-2029



Pelaksanaan Renstra BTP Kelas I Surabaya Tahun 2025–2029 dilaksanakan secara bertahap dan terukur sesuai dengan alokasi anggaran yang diterima setiap tahun. Capaian kinerja pimpinan dan unit kerja BTP Kelas I Surabaya dinilai berdasarkan pencapaian target kinerja dan indikator kinerja utama (IKK) yang telah dituangkan dalam Perjanjian Kinerja, sebagai wujud akuntabilitas kinerja penyelenggaraan tugas dan fungsi BTP Kelas I Surabaya.

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

Sesuai dengan ketentuan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga, Renstra BTP Kelas I Surabaya

Tahun 2025–2029 dapat dilakukan perubahan apabila terjadi perubahan kebijakan pemerintah yang dituangkan dalam peraturan perundang-undangan, perubahan organisasi dan tata kerja, perubahan kebijakan nasional di bidang perencanaan dan penganggaran, serta perubahan strategis lainnya yang berpengaruh signifikan terhadap pelaksanaan tugas dan fungsi BTP.

Perubahan terhadap muatan Rencana Strategis BTP Kelas I Surabaya, khususnya yang berkaitan dengan penyesuaian program, kegiatan, dan target kinerja tahunan sesuai dengan alokasi anggaran, dapat dilakukan melalui mekanisme penyesuaian Perjanjian Kinerja (PK) dan Rencana Kerja (Renja) Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan BTP Kelas I Surabaya.

Monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan Renstra BTP Kelas I Surabaya Tahun 2025–2029 dilakukan secara berkala setiap tahun melalui penyusunan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah BTP Kelas I Surabaya. Laporan tersebut disampaikan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai bahan evaluasi kinerja, yang selanjutnya menjadi bagian dari evaluasi kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian oleh Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan.

Evaluasi pelaksanaan Renstra BTP Kelas I Surabaya juga dapat dilakukan pada periode pertengahan masa Renstra (*mid-term review*) atau Evaluasi Paruh Waktu untuk menilai tingkat pencapaian sasaran dan efektivitas strategi yang telah dilaksanakan, serta untuk melakukan penyesuaian apabila diperlukan agar target akhir periode perencanaan dapat tercapai secara optimal.

Evaluasi akhir Renstra BTP Kelas I Surabaya Tahun 2025–2029 dilaksanakan pada akhir periode perencanaan sebagai dasar penyusunan Renstra periode berikutnya. Hasil evaluasi tersebut menjadi bahan pembelajaran dan perbaikan berkelanjutan dalam rangka meningkatkan kinerja, kualitas pelayanan, serta tata kelola penyelenggaraan perkeretaapian di wilayah kerja BTP Kelas I Surabaya pada periode perencanaan selanjutnya.

BTP SURABAYA

7RANSFORMASI, **8**REAK THE LIMIT, MA**9**NIFICENT, **X**PERIENCE, **11**NSPIRE

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1: CASCADING SASARAN KEGIATAN DAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN PERIODE 2025-2029 BALAI TEKNIK PERKERETAPIAN KELAS I SURABAYA

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	BASELINE (2024)	TARGET					KETERANGAN	PENANGGUNG JAWAB
					2025	2026	2027	2028	2029		
					USULAN REVISI						
1	Meningkatnya Konektivitas Perkeretaapian di Wilayah BTP Surabaya (SK 1)	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Wilayah BTP Surabaya (IKK 1)	Rasio	0,375	0,364	0,364	0,364	0,364	0,364	<p>- Berdasarkan Surat Sekretaris Ditjen Perkeretaapian Nomor PR.205/3/12/KI/DJKA/2025 tanggal 18 September 2025, dengan mempertimbangkan lingkup wilayah kerja tidak hanya di BTP Surabaya, melainkan juga wilayah kerja BPKASS, serta dengan mempertimbangkan rasio realisasi perjalanan KA terhadap program Gapeka, maka realisasinya menjadi 0,364.</p> <p>- Rumus: Perkalian antara Rasio Infrastruktur jaringan kereta api dengan Rasio realisasi perjalanan kereta api baik penumpang maupun barang terhadap program perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta sesuai dengan wilayah kerja masing-masing BTP. Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian (RKKA) = (RKUP X RKPKA)</p> <p>- Saat ini masih terdapat 16 wilayah (12+4) PKN/PKW/Simpul Transportasi dengan rencana keseluruhan berdasar RIPNAS 2030 adalah sebanyak 44 wilayah (32+12)</p> <p>- 16 wilayah di BTP Surabaya yang telah terkoneksi dengan jalur KA yaitu: 1) Malang, 2) Gerbangkertasusila, 3) Bojonegoro, 4) Madiun, 5) Jember, 6) Banyuwangi, 7) Probolinggo, 8) Blitar, 9) Pasuruan, 10) Tulungagung, 11) Kediri, 12) Tj. Perak, 13) Mamminasata, 14) Pangkep, 15) Kab Barru, 16) Pelabuhan Garongkong</p> <p>- Program Perjalanan KA berdasarkan Gapeka 2025: KA pnp jtm: 83.950 KA brg jtm: 13.872 (tidak jalan saat tanggal merah) KA pnp ss: 2.184 Total: 100.006 perjalanan KA/tahun (tidak dapat menghitung KA yg sifatnya fakultatif)</p> <p>- Berdasarkan realisasi sd November 2025 sudah mencapai 107.544 (105.546+1.998), sehingga nilai ini yang digunakan sebagai program perjalanan KA berdasarkan Gapeka</p> <p>- Realisasi rasio konektivitas tahun 2024 = 0,375</p> <p>- Realisasi perjalanan KA tahun 2024: 107.697 perjalanan (jatim)</p> <p>- Rencana timeline pembangunan KA berdasar RPJMN 2025-2029: 2025: Peningkatan jalur Jember-Kalisat 2026: Peningkatan Fasop Kertosono-Talun, Peningkatan Jembatan Blitar (BH 397 dan BH 537) 2027: JGWS, Peningkatan Fasop Kertosono-Talun, Peningkatan Jembatan Blitar (BH 397 dan BH 537) 2028: JGWS, SRRL, Peningkatan Mrawan+Garahen, Peningkatan Telkom Talun-Bangil, Peningkatan Telkom Bangil-Garahen, Peningkatan Fasop Garahan-Ketapang, Penanganan Longsor Sumberpucung 2029: SRRL, Peningkatan Mrawan+Garahen, Peningkatan Fasop Talun-Bangil, Peningkatan Telkom Bangil-Garahen, Peningkatan Fasop Garahan-Ketapang</p>	1. Seksi Prasarana Perkeretaapian 2. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan KA
2	Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Kereta Api di Wilayah BTP Surabaya (SK 2)	Kondisi jalur KA sesuai standar TQI kategori 1 dan 2 (IKK 2)	%	98,020	98,100	98,100	98,200	98,300	98,400	<p>- Rumus: Panjang jalur kereta api yang telah diukur menggunakan kereta ukur di wilayah BTP dengan hasil Kategori I dan II (kecepatan > 80 km/jam) per periode dibandingkan dengan total panjang jalur KA di wilayah BTP pada tahun berjalan</p> <p>- baseline menggunakan Hasil TQI Periode III 2024 sebesar 98,02% (1209,06 kmsp telah sesuai TQI I dan II berbanding dengan jalur yang beroperasi sepanjang 1233,44 kmsp)</p> <p>- diharapkan ada penambahan/kenaikan jalur KA yang masuk TQI I dan II setiap tahun melalui perawatan IMO</p> <p>- Rencana timeline pembangunan KA berdasar RPJMN 2025-2029: - Rencana timeline pembangunan KA berdasar RPJMN 2025-2029: 2025: Peningkatan Jalur Jember-Kalisat 2026: Peningkatan Fasop Kertosono-Talun, Peningkatan Jembatan Blitar (BH 397 dan BH 537) 2027: JGWS, Peningkatan Fasop Kertosono-Talun, Peningkatan Jembatan Blitar (BH 397 dan BH 537) 2028: JGWS, SRRL, Peningkatan Mrawan+Garahen, Peningkatan Telkom Talun-Bangil, Peningkatan Telkom Bangil-Garahen, Peningkatan Fasop Garahan-Ketapang, Penanganan Longsor Sumberpucung 2029: SRRL, Peningkatan Mrawan+Garahen, Peningkatan Fasop Talun-Bangil, Peningkatan Telkom Bangil-Garahen, Peningkatan Fasop Garahan-Ketapang</p> <p>- Berdasarkan uraian di atas, maka target jalur KA yang masuk TQI kategori 1 dan 2 dengan jalur KA yang beroperasi sepanjang 1.233,439 kmsp, sbb: 2025: 1.210 kmsp 2026: 1.210 kmsp 2027: 1.211,24 kmsp 2028: 1.212,47 kmsp 2029: 1.213,71 kmsp</p>	Seksi Prasarana Perkeretaapian

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	BASELINE (2024)	TARGET					KETERANGAN	PENANGGUNG JAWAB
					2025 USULAN REVISI	2026	2027	2028	2029		
		Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik (IKK 3)	%	37,900	37,900	37,900	37,900	37,900	37,900	<p>- Rumus: Jumlah unit interlocking fasilitas operasi yang berbasis elektrik s.d tahun berjalan dibandingkan dengan total jumlah unit interlocking fasilitas operasi eksisting pada tahun berjalan</p> <p>- saat ini terdapat 44 stasiun yang sudah elektrifikasi dari total 116 stasiun yang beroperasi (tanpa menghitung IB)</p> <p>- IB yg melayani naik turun pnp sdh: boharan, kedinding, peterongan, curahmalang, wilangan</p> <p>- Rencana timeline pembangunan KA berdasar RPJMN 2025-2029:</p> <p>2025: Peningkatan Jalur Jember-Kalisat</p> <p>2026: Peningkatan Fasop Kertosono-Talun, Peningkatan Jembatan Blitar (BH 397 dan BH 537)</p> <p>2027: JGWS, Peningkatan Fasop Kertosono-Talun, Peningkatan Jembatan Blitar (BH 397 dan BH 537)</p> <p>2028: JGWS, SRRL, Peningkatan Mirawan-Garahen, Peningkatan Telkom Talun-Bangli, Peningkatan Telkom Bangli-Garahen, Peningkatan Fasop Garahan-Ketapang, Penanganan Longsor Sumberpucung</p> <p>2029: SRRL, Peningkatan Mirawan-Garahen, Peningkatan Fasop Talun-Bangli, Peningkatan Telkom Bangli-Garahen, Peningkatan Fasop Garahan-Ketapang</p> <p>- Berdasarkan uraian di atas, maka target stasiun yang menggunakan persinyalan elektrik sbb:</p> <p>2025: 44 unit</p> <p>2026: 44 unit</p> <p>2027: 44 unit</p> <p>2028: 44 unit</p> <p>2029: 44 unit</p>	Seksi Prasarana Perkeretaapian
3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah BTP Surabaya (SK 3)	Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di wilayah BTP Surabaya (IKK 4)	%	152,000	19,238	38,857	58,857	79,238	100,000	<p>- Rumus: Penjumlahan antara pemenuhan target angkutan kereta api penumpang dan pemenuhan target angkutan kereta api barang periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis dengan bobot masing-masing 50%</p> <p>- Target angkutan penumpang naik 3% dibandingkan tahun sebelumnya</p> <p>- Target angkutan barang naik 1% dibandingkan tahun sebelumnya</p> <p>- Target angkutan sbb:</p> <p>2025: 27,291,096 pnp dan 2,839,577 ton</p> <p>2026: 28,109,829 pnp dan 2,867,973 ton</p> <p>2027: 28,928,562 pnp dan 2,896,369 ton</p> <p>2028: 29,747,295 pnp dan 2,924,764 ton</p> <p>2029: 30,566,028 pnp dan 2,953,160 ton</p> <p>Total angkutan Renstra 2025-2029: 144,642,810 pnp dan 14,481,843 ton</p>	Seksi Lalu Lintas dan Angkutan KA
		Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api (IKK 5)	%	-	37,000	37,500	38,000	38,500	39,000	<p>- Rumus: Persentase penurunan kejadian gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlintasan sebidang diperoleh dengan menggunakan baseline jumlah gangguan operasional perjalanan kereta api pada perlintasan sebidang Tahun 2024 atau rata-rata tahun periode 2020-2024 yang ditargetkan penurunannya secara berkala selama periode Tahun 2025-2029</p> <p>- Periode 2020-2024 ada sebanyak 295 kecelakaan di perlintasan sebidang (rata-rata 59 kejadian/tahun)</p> <p>- Target 2025 awalnya diharapkan gangguan operasional di perlintasan sebidang ada penurunan sebesar 10% dari rata2 kejadian 2020-2024 (59 kejadian/tahun) = 53 kejadian, namun sd November baru terjadi 31 kejadian sehingga target di 2025 direvisi agar tidak mengalami anomali menjadi 37%</p> <p>- Berdasarkan uraian di atas, maka target terjadinya kecelakaan kendaraan di perlintasan sebidang sbb:</p> <p>2025: max 37 kejadian</p> <p>2026: 37 kejadian</p> <p>2027: 37 kejadian</p> <p>2028: 36 kejadian</p> <p>2029: 36 kejadian</p>	Seksi Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian
4	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah BTP Surabaya (SK 4)	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah BTP Surabaya (IKK 6)	%	98,600	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	<p>- Rumus: Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diperoleh dari selisih nilai maksimal tingkat keselamatan (100%) dengan persentase jumlah kejadian kecelakaan kereta api (anjlok, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar) di wilayah BTP pada tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan kereta api di wilayah BTP pada tahun berjalan</p> <p>- Target Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian wajib 100% atau nihil kecelakaan KA setiap tahunnya</p>	Seksi Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	SATUAN	BASELINE (2024)	TARGET				KETERANGAN	PENANGGUNG JAWAB	
					2025	2026	2027	2028			2029
					USULAN REVISI						
5	Meningkatnya Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan BTP Surabaya (SK 5)	Nilai AKIP BTP Surabaya (IKK 7)	Nilai	83,350	83,400	83,500	83,550	83,600	83,650	- Rumus: Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) diperoleh berdasarkan hasil evaluasi implementasi penyelenggaraan SAKIP yang dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal/Tim Evaluasi Internal Eselon I. Nilai AKIP = (Nilai Perencanaan x 30%) + (Nilai Pengukuran x 30%) + (Nilai Pelaporan x15%) + (Nilai Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal x 25%)	Kasubbag Tata Usaha
		Tingkat Penerapan Manajemen Risiko BTP Surabaya (IKK 8)	Nilai	-	12,000	12,500	13,000	14,000	15,000	- Rumus: Penilaian Tingkat Manajemen Risiko (Nilai 1-30) mengacu pada Peraturan Itjen Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Pedoman Penilaian Manajemen Risiko Dalam Mendukung Pengawasan Internal Berbasis Risiko Di Lingkungan Kementerian Perhubungan - Perlu dilakukan perubahan target Nilai Tingkat Penerapan Manajemen Risiko dengan justifikasi sebagai berikut: a. Tahun 2024 penilaian pada BTP Surabaya masih menggunakan nilai Maturitas MR tingkat eselon I (DIKA) sehingga untuk penilaian tingkat Balai masih belum ada b. Diproyeksikan Pelaksanaan Maturitas Manajemen Risiko menuju level 3 atau di nilai 15,000 dapat naik secara bertahap dan tercapai di periode akhir Renstra, c. Adapun proyeksi target Nilai Tingkat Penerapan Manajemen Risiko adalah sebagi berikut: 2025: 12,000 2026: 12,500 2027: 13,000 2028: 14,000 2029: 15,000 d. Penerapan Manajemen Risiko yang menggunakan proses bisnis sebagai dasar identifikasi risiko baru diterapkan di tahun 2025 dengan ditetapkannya Perdirjen Nomor KP-DIKA 219 Tahun 2024 pada tanggal 28 November 2024, sehingga Balai masih memerlukan penyesuaian dalam pelaksanaan Manajemen Risiko Tahun 2025, termasuk juga dengan melakukan penyusunan SOP pelaksanaan tusi Balai yang terdapat dalam Probis tersebut"	Kasubbag Tata Usaha
		Nilai Kinerja Anggaran BTP Surabaya (IKK 9)	Nilai	95,070	81,000	81,500	82,000	82,500	83,000	- Rumus: Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Balai Teknik Perkeretaapian (skala 0-100) mengacu pada PMK Nomor 62 Tahun 2023 dengan perhitungannya merupakan penjumlahan dari 50% (lima puluh persen) dari nilai kinerja atas perencanaan anggaran dan 50% (lima puluh persen) dari nilai kinerja atas pelaksanaan anggaran, yang nilainya dapat diperoleh pada Dashboard Aplikasi Monev NKA= (Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran x 50%) + (Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran x 50%) - Baseline berdasarkan realisasi 2024, namun saat itu perhitungannya masih dilakukan secara manual belum menggunakan aplikasi SMART - Target 2025 NKA yang ditetapkan adalah sebesar 81 (nilai minimal untuk kategori baik)	Kasubbag Tata Usaha
		Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) di Wilayah BTP Surabaya (IKK 10)	%	110,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	- Rumus: Realisasi penerimaan PNBP Balai Teknik Perkeretaapian dibandingkan dengan target perolehan PNBP bidang perkeretaapian pada tahun berjalan - Usulan PNBP: 2025: Rp. 9.604.880.542,- 2026: Rp. 200.000.000,- 2027: Rp. 200.000.000,- 2028: Rp. 200.000.000,- 2029: Rp. 200.000.000,-	Kasubbag Tata Usaha
		Nilai Pengawasan Kearsipan Internal BTP Surabaya (IKK 11)	Nilai	-	69,000	69,500	70,000	70,500	71,000	- Rumus: Nilai Pengawasan Kearsipan Internal diperoleh Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2021 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan Rata-rata Penjumlahan Nilai Pengelolaan Arsip Dinamis dan Nilai Sumber Daya Kearsipan - baseline berdasarkan penilaian yang dilaksanakan oleh Tim Pengawas Kearsipan Internal Ditjen Perkeretaapian tahun 2024 diperoleh nilai 68,84	Kasubbag Tata Usaha

LAMPIRAN 2: KERANGKA PENDANAAN PERIODE 2025-2029 BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

KODE	URAIAN	PROGRAM / SASARAN PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN KEGIATAN / INDIKATOR	SATUAN	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RUPIAH)					TOTAL
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
467.337	BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA								300.467.236.000	520.694.376.000	720.858.937.700	1.788.113.079.870	2.025.011.943.717	5.355.145.573.287
022.GA	Program	Infrastruktur Konektivitas							271.956.287.000	477.669.569.000	673.225.542.000	1.735.425.542.000	1.967.225.542.000	5.125.502.482.000
	Sasaran Kegiatan 1	Meningkatnya Konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkerelaapian Kelas I Surabaya												
	IKK1	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	0,364	0,364	0,364	0,364	0,364						
	Sasaran Kegiatan 2	Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkerelaapian Kelas I Surabaya												
	IKK2	Persentase Pengoperasian Jalur KA yang Sesuai dengan TQJ Kategori I dan II di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	98,100	98,100	98,200	98,300	98,400						
	IKK3	Persentase Fasilitas Operasi dengan Teknologi Handal di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	37,900	37,900	37,900	37,900	37,900						
	Sasaran Kegiatan 3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya												
	IKK4	Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kerela Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	19,238	38,857	58,857	79,238	100,000						
	IKK5	Presentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang	(%)	37,000	37,500	38,000	38,500	39,000						
	Sasaran Kegiatan 4	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya												
	IKK6	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000						
4.643	Kegiatan	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian							0	3.000.000.000	0	0	0	3.000.000.000
	Sasaran Kegiatan 1	Meningkatnya Konektivitas Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkerelaapian Kelas I Surabaya												
	IKK1	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Rasio	0,364	0,364	0,364	0,364	0,364						
4643.ABF		Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana							0	3.000.000.000	0	0	0	3.000.000.000
4643.ABF.007		Rancangan Rinci (Detailed Design/Engineering Design)							0	3.000.000.000	0	0	0	3.000.000.000
051		Penyusunan Dokumen Perencanaan							0	3.000.000.000	0	0	0	3.000.000.000
		DED Jembatan KA BH 26 antara Gubeng - Wonokromo, Penataan Track Layout di Emplasemen Wonokromo dan Desain Kontruksi pada KM 21+750 Jalur Ganda Wonokromo - Sepanjang	Paket	-	1	-	-	-	0	1.000.000.000	0	0	0	0
		Reviu DED Persinyalan Lintas Mojokerto - Surabaya Gubeng	Paket	-	1	-	-	-	0	1.500.000.000	0	0	0	0
		Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT), KJPP dan BOBP (Area Emplasemen Wonokromo)	Paket	-	1	-	-	-	0	500.000.000	0	0	0	0
4.641	Kegiatan	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian							124.214.288.000	212.872.640.000	410.850.000.000	1.473.850.000.000	1.704.850.000.000	3.926.636.928.000
	Sasaran Kegiatan 2	Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkerelaapian Kelas I Surabaya												
	IKK2	Persentase Pengoperasian Jalur KA yang Sesuai dengan TQJ Kategori I dan II di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	98,100	98,100	98,200	98,300	98,400						
	IKK3	Persentase Fasilitas Operasi dengan Teknologi Handal di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	37,900	37,900	37,900	37,900	37,900						
	Sasaran Kegiatan 3	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya												
	IKK4	Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	19,238	38,857	58,857	79,238	100,000						
	IKK5	Presentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang	(%)	37,000	37,500	38,000	38,500	39,000						
4641.CBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							1.350.000.000	25.850.000.000	1.850.000.000	1.850.000.000	1.850.000.000	32.750.000.000
4641.CBA.008		Infrastruktur Perkeretaapian							1.350.000.000	25.850.000.000	1.850.000.000	1.850.000.000	1.850.000.000	32.750.000.000
056		Pengadaan/penerbitan lahan							1.350.000.000	25.850.000.000	1.850.000.000	1.850.000.000	1.850.000.000	32.750.000.000
		Pengadaan lahan Jawa Timur	Paket	1	1	1	1	1	500.000.000	25.000.000.000	1.000.000.000	1.000.000.000	1.000.000.000	
		Sertifikasi dan Pengamanan Aset Balai Teknik Kelas I Surabaya	Paket	1	1	1	1	1	850.000.000	850.000.000	850.000.000	850.000.000	850.000.000	
4641.RBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							122.864.288.000	187.022.640.000	409.000.000.000	1.472.000.000.000	1.703.000.000.000	3.893.886.928.000
4641.RBA.038		Peningkatan Jalur KA lintas Surabaya - Banyuwangi Segmen Jember - Kalisat							116.038.326.000	0	0	0	0	116.038.326.000
053		Peningkatan jalur kereta api (termasuk badan jalur KA)							116.038.326.000	0	0	0	0	116.038.326.000
		Peningkatan Jalur Kereta Api Lintas Surabaya-Banyuwangi Segmen Jember-Kalisat	Kmsp	-	17 (Selesai)	-	-	-	116.038.326.000	0	0	0	0	0
4641.RBA.084		Peningkatan 2 Unit Jembatan KA Segmen Kras-Ngadiluwih dan Segmen Temuguruh-Singojuruh							6.825.962.000	0	0	0	0	6.825.962.000
055		Peningkatan jembatan kereta api							6.825.962.000	0	0	0	0	6.825.962.000
		Peningkatan 2 Unit Jembatan KA Segmen Kras-Ngadiluwih dan Segmen Temuguruh-Singojuruh	Unit	1 (Selesai)	-	-	-	-	6.825.962.000	0	0	0	0	0
4641.RBA.085		Peningkatan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Segmen Talun - Kertosono Lintas Bangli - Kertosono Termasuk Supervisi							0	70.000.000.000	207.000.000.000	287.000.000.000	403.000.000.000	967.000.000.000
051		Peningkatan persinyalan							0	70.000.000.000	207.000.000.000	287.000.000.000	403.000.000.000	967.000.000.000
		Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Kertosono - Talun	Unit	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	0	70.000.000.000	207.000.000.000	0	0	0
		Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Talun - Bangli	Unit	-	-	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	0	0	0	87.000.000.000	203.000.000.000	0
		Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Bangli - Grahahan	Unit	-	-	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	0	0	0	100.000.000.000	100.000.000.000	0
		Peningkatan Fasilitas Operasi Kereta Api antara Grahahan - Ketapang	Unit	-	-	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	0	0	0	100.000.000.000	100.000.000.000	0
4641.RBA.128		Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api antara Wonokromo - Sepanjang termasuk Supervisi (7 Km' sp)							0	70.000.000.000	132.000.000.000	285.000.000.000	400.000.000.000	887.000.000.000
051		Pembangunan jalur ganda kereta api (termasuk badan jalur KA)							0	70.000.000.000	132.000.000.000	285.000.000.000	400.000.000.000	887.000.000.000
		Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Wonokromo - Sepanjang	Kmsp	-	-	7 (lanjut)	7 (selesai)	-	0	70.000.000.000	132.000.000.000	185.000.000.000	0	0
		Surabaya Regional Railway Line (Phase I)	Kmsp	-	-	-	17 (lanjut)	17 (lanjut)	0	0	0	100.000.000.000	400.000.000.000	0
4641.RBA.133		Peningkatan 2 Unit Jembatan BH 397 KM 96+35 antara Stasiun Kesamben - Stasiun Wlingi dan BH 537 KM 133+723 antara Stasiun Blitar - Stasiun Rejotangan termasuk Supervisi							0	47.022.640.000	70.000.000.000	900.000.000.000	900.000.000.000	1.917.022.640.000

KODE	URAIAN	PROGRAM / SASARAN PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN KEGIATAN / INDIKATOR	SATUAN	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RUPIAH)					TOTAL
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
051		Peningkatan jembatan kereta api							0	47.022.640.000	70.000.000.000	900.000.000.000	900.000.000.000	1.917.022.640.000
		Peningkatan Jembatan Kereta BH 397 Antara Stasiun Kesamben - Stasiun Wlingi	Unit	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	0	24.000.000.000	36.000.000.000	0	0	
		Peningkatan Jembatan Kereta BH 537 KM 133+723 Antara Stasiun Blitar - Stasiun Rejotangan	Unit	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	0	23.022.640.000	34.000.000.000	0	0	
4641.RBA.xxx		Revitalisasi/Pembangunan Terowongan Mrawan dan Garahan termasuk Supervisi							0	0	0	450.000.000.000	450.000.000.000	900.000.000.000
051		Peningkatan terowongan kereta api							0	0	0	450.000.000.000	450.000.000.000	900.000.000.000
		Revitalisasi/Pembangunan Terowongan Mrawan (690 m) dan Garahan (113 m)	Unit	-	-	-	2 (lanjut)	2 (lanjut)	0	0	0	450.000.000.000	450.000.000.000	
4.642	Kegiatan	Keselamatan Transportasi Perkeretaapian							147.741.999.000	261.796.929.000	261.375.542.000	261.375.542.000	261.375.542.000	1.193.665.554.000
	Sasaran Kegiatan 4	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya												
	IKK6	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	(%)	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000						
4642.CCK		OM Sarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	1.000.000.000
4642.CCK.004		Perawatan Peralatan Pengujian Sarana Perkeretaapian							200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	1.000.000.000
051		Perawatan peralatan pengujian sarana perkeretaapian							200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	1.000.000.000
		Pemeliharaan Kendaraan Rescue Car	Unit	1	1	1	1	1	200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	
4642.CDA		OM Prasarana Bidang Perkeretaapian							3.754.611.000	5.724.775.000	5.303.388.000	5.303.388.000	5.303.388.000	25.389.550.000
4642.CDA.001		Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian (IMO)							3.754.611.000	5.724.775.000	5.303.388.000	5.303.388.000	5.303.388.000	25.389.550.000
051		Pengoperasian dan Perawatan/rehabilitasi jalur, jembatan, stasiun dan fasilitas operasi kereta api							3.754.611.000	5.724.775.000	5.303.388.000	5.303.388.000	5.303.388.000	25.389.550.000
		Jasa Konsultansi Pengawasan IMO di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Paket	1	1	1	1	1	3.301.694.000	5.103.388.000	5.103.388.000	5.103.388.000	5.103.388.000	
		Perpanjangan Sertifikasi Uji Riksa di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Paket	1	1	1	1	1	452.917.000	621.387.000	200.000.000	200.000.000	200.000.000	
4642.RDA		OM Prasarana Bidang Perkeretaapian							143.787.388.000	255.872.154.000	255.872.154.000	255.872.154.000	255.872.154.000	1.167.276.004.000
4642.RDA.001		Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian (IMO)							143.787.388.000	255.872.154.000	255.872.154.000	255.872.154.000	255.872.154.000	1.167.276.004.000
051		Pengoperasian dan Perawatan/rehabilitasi jalur, jembatan, stasiun dan fasilitas operasi kereta api							143.787.388.000	255.872.154.000	255.872.154.000	255.872.154.000	255.872.154.000	1.167.276.004.000
		Pengoperasian dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian milik negara BTP Kelas I Surabaya	Paket	1 (selesai)	1 (selesai)	1 (selesai)	1 (selesai)	1 (selesai)	143.787.388.000	255.872.154.000	255.872.154.000	255.872.154.000	255.872.154.000	
		Penanganan Longsor dan Perkuatan Lereng antara Sumberpucung - Wlingi Km. 81+000 s.d.Km. 104+000	Lokasi	-	-	-	1 (selesai)	-	0	0	0	255.000.000.000	0	0
4.644		Penunjang Teknis Perkeretaapian							0	0	1.000.000.000	200.000.000	1.000.000.000	
4644.EBB		Layanan Sarana dan Prasarana Internal							0	0	1.000.000.000	200.000.000	1.000.000.000	2.200.000.000
4644.EBB.951		Layanan Sarana Internal							0	0	1.000.000.000	200.000.000	1.000.000.000	2.200.000.000
'051		Pengadaan Kendaraan Bermotor							0	0	1.000.000.000	0	1.000.000.000	2.000.000.000
'051		Pengadaan Panel LCD Indoor							0	0	0	200.000.000	0	200.000.000
022.WA	Program	Dukungan Manajemen							28.510.949.000	43.024.807.000	47.633.395.700	52.687.537.870	57.786.401.717	228.643.091.287
4.600	Kegiatan	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian							706.417.000	2.228.087.000	2.450.895.700	2.695.985.270	2.965.583.797	11.046.968.767
4600.EBA		Layanan Dukungan Manajemen Internal							706.417.000	2.228.087.000	2.450.895.700	2.695.985.270	2.965.583.797	11.046.968.767
4600.EBA.960		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal							706.417.000	2.228.087.000	2.450.895.700	2.695.985.270	2.965.583.797	11.046.968.767
051		Pelayanan organisasi, tata laksana, dan reformasi birokrasi							706.417.000	2.228.087.000	2.450.895.700	2.695.985.270	2.965.583.797	11.046.968.767
		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Jember	Layanan	1	1	1	1	1	201.785.000	450.605.000	495.665.500	545.232.050	599.755.255	
		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Madiun	Layanan	1	1	1	1	1	171.247.000	393.037.000	432.340.700	475.574.770	523.132.247	
		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Lamongan	Layanan	1	1	1	1	1	164.973.000	365.369.000	401.905.900	442.096.490	486.306.139	
		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Kediri	Layanan	1	1	1	1	1	168.412.000	359.320.000	395.252.000	434.777.200	478.254.920	
		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Barru	Layanan	-	1	1	1	1	0	321.656.000	353.821.600	389.203.760	428.124.136	
		General Medical Checkup Pegawai	Layanan	-	1	1	1	1	0	338.100.000	371.910.000	409.101.000	450.011.100	
4.601	Kegiatan	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian							27.804.532.000	40.631.720.000	45.001.000.000	49.791.902.600	54.601.202.920	217.830.357.520
	Sasaran Kegiatan 5	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya												
	IKK 7	Nilai AKIP Balai Teknik Perkerelaapian Kelas I Surabaya	Nilai	83,400	83,500	83,550	83,600	83,650						
	IKK 8	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Nilai	12,000	12,500	13,000	14,000	15,000						
	IKK 9	Nilai Kinerja Anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Nilai	81,000	81,500	82,000	82,500	83,000						
	IKK 10	Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkerelaapian Kelas I Surabaya	%	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000						
	IKK 11	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai TeknikPerkeretaapian Kelas I Surabaya	Nilai	69,000	69,500	70,000	70,500	71,000						
4601.EBA		Layanan Dukungan Manajemen Internal							27.438.342.000	32.189.261.000	35.714.295.100	39.576.527.210	43.364.289.991	178.282.715.301
4601.EBA.960		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal							1.877.704.000	6.856.511.000	7.848.270.100	8.923.899.710	9.646.399.741	35.152.784.551
054		Pelayanan umum, Pelayanan rumah tangga dan perlengkapan (satker)							1.877.704.000	6.856.511.000	7.848.270.100	8.923.899.710	9.646.399.741	35.152.784.551
		Administrasi Kegiatan Balai (Ruma)	Layanan	1	1	1	1	1	313.316.000	648.135.000	712.948.500	784.243.350	862.667.685	
		Administrasi Kegiatan PPK Layanan Perkantoran dan Perencanaan Teknis	Layanan	1	1	1	1	1	50.000.000	575.000.000	632.500.000	695.750.000	765.325.000	
		Administrasi Kegiatan PPK Pembangunan Jalur Ganda	Layanan	-	-	1	1	1	0	0	153.054.000	321.413.400	183.664.800	
		Administrasi Kegiatan PPK Peningkatan Jalur	Layanan	1	-	-	-	-	70.000.000	0	0	0	0	0
		Administrasi Kegiatan PPK Peningkatan Jembatan	Layanan	1	1	1	-	-	50.000.000	139.140.000	153.054.000	0	0	0
		Administrasi Kegiatan PPK Peningkatan Fasop	Layanan	-	-	1	1	1	0	0	153.054.000	474.467.400	521.914.140	
		Administrasi Kegiatan PPK IMO dan Lahan	Layanan	1	1	1	1	1	115.000.000	239.140.000	263.054.000	289.359.400	318.295.340	
		Administrasi Kegiatan Pelelangan	Layanan	1	1	1	1	1	5.000.000	28.000.000	30.800.000	33.880.000	37.268.000	
		Administrasi Kegiatan Lainnya (Kantor Balai)	Layanan	1	1	1	1	1	1.274.388.000	1.450.000.000	1.595.000.000	1.754.500.000	1.929.950.000	
		Perawatan BMN	Layanan	-	1	1	1	1	0	338.600.000	372.460.000	409.706.000	450.676.600	
		Pelayanan Organisasi Tata Laksana dan Reformasi Birokrasi	Layanan	-	1	1	1	1	0	3.255.000.000	3.580.500.000	3.938.550.000	4.332.405.000	
		Pengadaan Makanan/Minuman Penambah Daya Tahan Tubuh PNS	Paket	-	1	1	1	1	0	183.496.000	201.845.600	222.030.160	244.233.176	

KODE	URAIAN	PROGRAM / SASARAN PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN KEGIATAN / INDIKATOR	SATUAN	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RUPIAH)					TOTAL
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
4601.EBA.994		Layanan Perkantoran							25.560.638.000	25.332.750.000	27.866.025.000	30.652.627.500	33.717.890.250	143.129.930.750
001		Gaji dan Tunjangan							15.541.045.000	18.080.563.000	19.888.619.300	21.877.481.230	24.065.229.935	99.452.937.883
		Gaji dan Tunjangan PNS	Layanan	1	1	1	1	1	6.703.045.000	4.444.882.000	4.889.370.200	5.378.307.220	5.916.137.942	
		Uang Makan dan Tunjangan Kinerja PNS	Layanan	1	1	1	1	1	8.838.000.000	13.635.681.000	14.999.249.100	16.499.174.010	18.149.091.411	
002		Operasional dan Pemeliharaan Kantor							10.019.593.000	7.252.187.000	7.977.405.700	8.775.146.270	9.652.660.897	43.676.992.867
A		Perawatan BMN	Layanan	1	1	1	1	1	1.711.231.000	1.000.569.000	1.100.625.900	1.210.688.490	1.331.757.339	
B		Langganan Daya dan Jasa Kantor Balai	Layanan	1	1	1	1	1	283.021.000	502.800.000	553.080.000	608.388.000	669.226.800	
C		Langganan Daya dan Jasa Kantor PPK Jawa Timur I, Jawa Timur II, IMO, Perencanaan Teknis dan Lahan	Layanan	1	1	1	1	1	543.877.000	1.053.932.000	1.159.325.200	1.275.257.720	1.402.783.492	
D		Honorarium Penanggung Jawab Pengelola Keuangan	Layanan	1	1	1	1	1	312.692.000	330.384.000	363.422.400	399.764.840	439.741.104	
E		Belanja Sewa	Layanan	1	1	1	1	1	2.382.322.000	2.673.320.000	2.940.652.000	3.234.717.200	3.558.188.920	
F		Pelayanan Organisasi, Tata Laksana dan Reformasi Birokrasi	Layanan	1	-	-	-	-	3.154.800.000	0	0	0	0	0
G		Pengadaan Pakaian Dinas Pegawai	Paket	1	1	1	1	1	403.192.000	228.942.000	251.836.200	277.019.820	304.721.802	
H		Pengadaan Makanan/Minuman Penambah Daya Tahan Tubuh PNS	Paket	1	-	-	-	-	82.770.000	0	0	0	0	0
I		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Jember	Layanan	1	1	1	1	1	286.750.000	309.000.000	339.900.000	373.890.000	411.279.000	
J		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Madiun	Layanan	1	1	1	1	1	268.766.000	277.800.000	305.580.000	336.138.000	369.751.800	
K		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Lamongan	Layanan	1	1	1	1	1	265.845.000	313.400.000	344.740.000	379.214.000	417.135.400	
L		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Kediri	Layanan	1	1	1	1	1	288.987.000	323.820.000	356.202.000	391.822.200	431.004.420	
M		Operasional Satuan Pelayanan Wilayah Barru	Layanan	1	1	1	1	1	35.340.000	238.220.000	262.042.000	288.246.200	317.070.820	
4601.EBD		Layanan Manajemen Kinerja Internal							366.190.000	8.442.459.000	9.286.704.900	10.215.375.390	11.236.912.929	39.547.642.219
4601.EBD.952		Layanan Perencanaan dan Penganggaran							23.200.000	220.689.000	242.757.900	267.033.690	293.737.059	1.047.417.649
051		Penyusunan rencana program dan Penyusunan rencana anggaran							23.200.000	220.689.000	242.757.900	267.033.690	293.737.059	1.047.417.649
A		Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Layanan	1	1	1	1	1	23.200.000	220.689.000	242.757.900	267.033.690	293.737.059	
4601.EBD.953		Layanan Pemantauan dan Evaluasi							282.303.000	6.480.085.000	7.128.093.500	7.840.902.850	8.624.993.135	30.356.377.485
052		Evaluasi dan Pelaporan Kinerja							0	492.460.000	541.706.000	595.876.000	655.464.260	2.285.506.860
A		Penyusunan Dokumen SAKIP dan Pengelolaan Data Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Layanan	1	1	1	1	1	0	246.230.000	270.853.000	297.938.300	327.732.130	
B		Penyusunan SPIP dan Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Layanan	1	1	1	1	1	0	246.230.000	270.853.000	297.938.300	327.732.130	
053		Pemantauan dan Evaluasi Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api							213.280.000	2.287.607.000	2.516.367.700	2.768.004.470	3.044.804.917	10.830.064.087
A		Monitoring dan Evaluasi Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api	Layanan	-	1	1	1	1	0	752.792.000	828.071.200	910.878.320	1.001.966.152	
		Monitoring dan Evaluasi Standart Pelayanan Minimum (SPM) Angkutan Kereta Api	Layanan	-	1	1	1	1	0	252.002.000	277.202.200	304.922.420	335.414.662	
B		Pemantauan dan Evaluasi Penyelenggaraan Posko Angkutan Lebaran 2026	Layanan	1	1	1	1	1	180.000.000	258.296.000	284.125.600	312.538.160	343.791.976	
		Pemantauan dan Evaluasi Penyelenggaraan Posko Angkutan Natal 2026 dan Tahun Baru 2027	Layanan	-	1	1	1	1	0	187.356.000	206.091.600	226.700.760	249.370.836	
		Koordinasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Layanan	-	1	1	1	1	0	268.524.000	295.376.400	324.914.040	357.405.444	
		Monitoring dan Evaluasi Verifikasi Public Service Obligation (PSO)	Layanan	-	1	1	1	1	0	127.412.000	140.153.200	154.168.520	169.585.372	
A		Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Lalulintas dan Angkutan Kereta Api	Layanan	1	1	1	1	1	33.280.000	192.388.000	211.626.800	232.789.480	256.068.428	
		Pemantauan dan Evaluasi Potensi Demand Penumpang di Lintas Pelayanan Jawa Timur	Layanan	-	1	1	1	1	0	248.837.000	273.720.700	301.092.770	331.202.047	
057		Pemantauan dan Evaluasi Sarana Perkeretaapian							36.975.000	638.364.000	702.200.400	772.420.440	849.662.484	2.999.622.324
		Pemantauan/Pengawasan dan Evaluasi Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian	Layanan	1	1	1	1	1	36.975.000	322.259.000	354.484.900	389.933.390	428.926.729	
		Monitoring Kelaikkan dan Rampcheck Sarana Perkeretaapian	Layanan	-	1	1	1	1	0	316.105.000	347.715.500	382.487.050	420.735.755	
061		Pemantauan dan Evaluasi Prasarana Perkeretaapian							5.061.000	1.364.130.000	1.500.543.000	1.650.597.300	1.815.657.030	6.335.988.330
		Pemantauan dan Pengawasan Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian	Layanan	1	1	1	1	1	3.402.000	385.551.000	424.106.100	466.516.710	513.168.381	
		Penyusunan Laporan Pemantauan/Pengawasan dan Evaluasi Perawatan Prasarana Perkeretaapian di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Layanan	1	1	1	1	1	1.658.000	491.588.000	540.746.800	594.821.480	654.303.628	
		Monitoring dan Pengawasan Persinggungan/perpotongan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Layanan	1	1	1	1	1	1.000	486.991.000	535.690.100	589.259.110	648.185.021	
067		Pemantauan dan Evaluasi Keselamatan Perkeretaapian							26.987.000	1.697.524.000	1.867.276.400	2.054.004.040	2.259.404.444	7.905.195.884
		Pemantauan/Pengawasan dan Evaluasi Keselamatan Perkeretaapian	Layanan	1	1	1	1	1	9.363.000	637.755.000	701.530.500	771.683.550	848.851.905	
		Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan dan Bencana	Layanan	-	1	1	1	1	0	89.242.000	98.166.200	107.982.820	118.781.102	
		Pemantauan/Pengawasan dan Evaluasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	Layanan	1	1	1	1	1	17.624.000	98.629.000	108.491.900	119.341.090	131.275.199	
		Sosialisasi Promosi Keselamatan dan Penegakan Hukum Bidang Perkeretaapian	Layanan	-	1	1	1	1	0	512.200.000	563.420.000	619.762.000	681.738.200	
		Koordinasi Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian	Layanan	-	1	1	1	1	0	359.698.000	395.667.800	435.234.580	478.758.038	
4601.EBD.955		Layanan Manajemen Keuangan							49.207.000	548.511.000	603.362.100	663.698.310	730.068.141	2.594.846.551
051		Pengelolaan Keuangan							25.200.000	217.388.000	239.126.800	263.039.480	289.343.428	1.034.097.708
		Sistem Akuntansi Keuangan (SAK)	Layanan	1	1	1	1	1	6.000.000	118.952.000	130.847.200	143.931.920	158.325.112	
		Tim SABMN	Layanan	1	1	1	1	1	19.200.000	98.436.000	108.279.600	119.107.560	131.018.316	
052		Penyusunan Laporan Keuangan							24.007.000	331.123.000	364.235.300	400.658.830	440.724.713	1.560.748.843
		Penyusunan Laporan SIMAK Barang Milik Negara (BMN) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	Layanan	1	1	1	1	1	24.007.000	331.123.000	364.235.300	400.658.830	440.724.713	
4601.EBD.961		Layanan Reformasi Kinerja							11.480.000	1.193.174.000	1.312.491.400	1.443.740.540	1.588.114.594	5.549.000.534
054		Monitoring dan Evaluasi Umum							11.480.000	1.193.174.000	1.312.491.400	1.443.740.540	1.588.114.594	5.549.000.534
		Penyusunan Laporan Pengelolaan Kepegawaian, Ketatausahaan, Hukum, dan Hubungan Masyarakat	Layanan	1	1	1	1	1	11.480.000	1.193.174.000	1.312.491.400	1.443.740.540	1.588.114.594	
4602	Kegiatan	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian							0	165.000.000	181.500.000	199.650.000	219.615.000	765.765.000
4602.CAN		Sarana Bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi							0	165.000.000	181.500.000	199.650.000	219.615.000	765.765.000
4602.CAN.001		Pengadaan Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi							0	165.000.000	181.500.000	199.650.000	219.615.000	765.765.000
051		Pengadaan Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi							0	165.000.000	181.500.000	199.650.000	219.615.000	765.765.000
		Peralatan Pengelolaan Data dan Komunikasi	Paket	-	1	1	1	1	0	165.000.000	181.500.000	199.650.000	219.615.000	

LAMPIRAN 3: MATRIK PROGRAM KEGIATAN PERIODE 2025-2029 BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

NO	KEGIATAN	PENUGASAN INDIKATOR RPJMN (ProP)	SATUAN	TOTAL	TAHUN					INDIKASI APBN (jutaan)					TOTAL
					2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Kegiatan Prioritas (KP) 02: Pengembangan KA Penumpang Antar Kota dan Penguatan KA Angkutan Barang														
1	Indikator KP1: Panjang jalur KA yang beroperasi														
2	Indikator KP1: Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik														
3	Indikator KP1: Kondisi jalur KA sesuai standar TQI kategori 1 dan 2														
	ProP 1: Pembangunan Jalur Kereta Api														
1	Pembangunan Jalur ganda KA Sepanjang - Wonokromo	Jalur KA yang dibangun	Kmsp	7	-	-	7 (lanjut)	7 (selesai)	-	-	-	132.000	185.000	-	317.000
	ProP 2: Peningkatan, Perawatan, dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api Mendukung Keandalan dan Keselamatan														
1	Pemeliharaan, perawatan, dan pengoperasian jaringan KA (IMO)	Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	Paket	5	1 (selesai)	1 (selesai)	1 (selesai)	1 (selesai)	1 (selesai)	148.000	260.000	286.000	314.600	346.060	1.354.660
2	Peningkatan Jalur KA Lintas Surabaya - Banyuwangi Segmen Jember - Kalisat	Peningkatan Prasarana Kereta Api	Kmsp	17	17 (selesai)	-	-	-	-	117.000	-	-	-	-	117.000
3	Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Kertosono - Talun	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	Unit	1	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	-	70.000	207.000	-	-	277.000
4	Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Talun - Bangil	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	Unit	1	-	-	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	-	87.000	203.000	290.000
5	Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Bangil - Garahan	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	Unit	1	-	-	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	-	100.000	100.000	200.000
6	Peningkatan Fasilitas Operasi Kereta Api antara Garahan - Ketapang	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	Unit	1	-	-	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	-	100.000	100.000	200.000
7	Peningkatan Jembatan Kereta BH 397 Antara Stasiun Kesamben - Stasiun Wlingi	Peningkatan Jembatan Kereta Api	Unit	1	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	-	24.000	36.000	-	-	60.000
8	Peningkatan Jembatan Kereta BH 537 KM 133+723 Antara Stasiun Blitar - Stasiun Rejotangan	Peningkatan Jembatan Kereta Api	Unit	1	-	1 (lanjut)	1 (selesai)	-	-	-	23.000	34.000	-	-	57.000
9	Penanganan Longsor dan Perkuatan Lereng antara Sumberpucung - Wlingi Km. 81+000 s.d. Km. 104+000	Penanganan Daerah Rawan Bencana pada Jalur KA	Lokasi	1	-	-	-	1 (selesai)	-	-	-	-	255.000	-	255.000
10	Revitalisasi/Pembangunan Terowongan Mrawan (690 m) dan Garahan (113 m)	Peningkatan Terowongan KA Antar Kota	Unit	2	-	-	-	2 (lanjut)	2 (lanjut)	-	-	-	450.000	450.000	900.000
	Kegiatan Prioritas (KP) 06: Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan														
1	Surabaya Regional Railway Line (Phase I)	Jalur KA Perkotaan yang dibangun	Kmsp	17	-	-	-	17 (lanjut)	17 (lanjut)	-	-	-	100.000	400.000	500.000
TOTAL KEBUTUHAN ANGGARAN 2025-2029										265.000	377.000	695.000	1.591.600	1.599.060	4.527.660

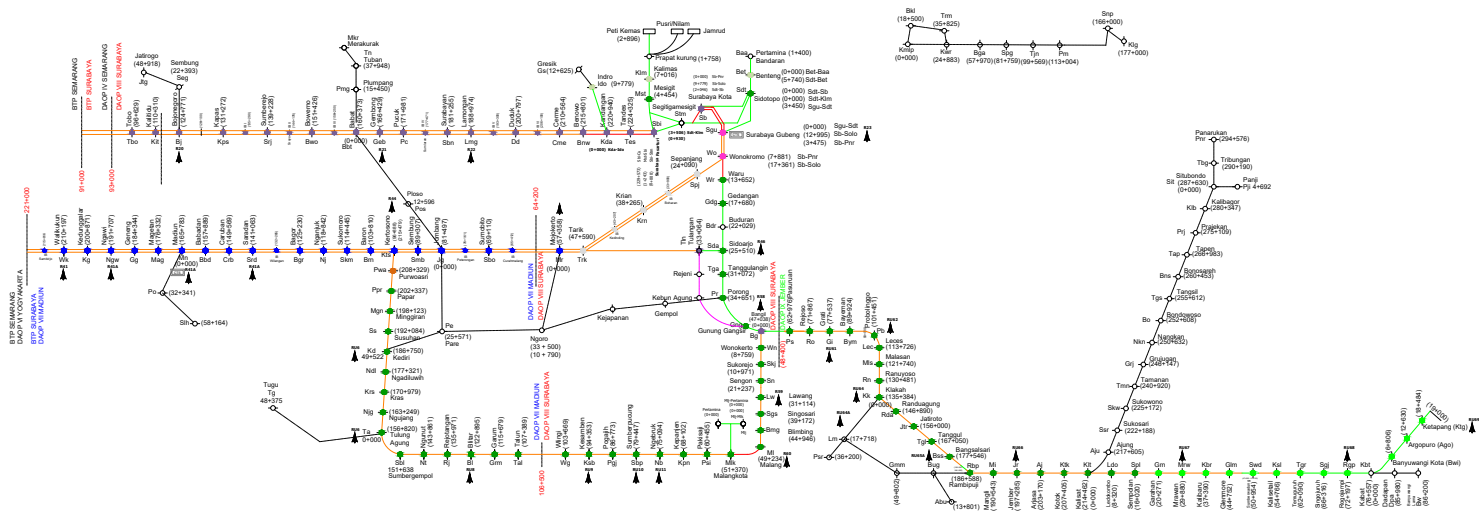
LAMPIRAN 4: MATRIK KEBUTUHAN DOKUMEN PERENCANAAN PERIODE 2025-2029 BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

NO	KEGIATAN	RENCANA TAHUN PELAKSANAAN KONSTRUKSI	KEBUTUHAN DOKUMEN PERENCANAAN					KETERANGAN
			2025	2026	2027	2028	2029	
A	Kegiatan yang masuk dalam RPJMN 2025-2029							
1	Pembangunan Jalur ganda KA Sepanjang - Wonokromo	2027-2028		1. DED Jembatan BH 26 Wonokromo - Sepanjang 2. DED Penataan Track Layout Emplasemen St Wonokromo 3. Desain Konstruksi KM 21+750 Wonokromo - Sepanjang (Reviu DED Jalur KA Wonokromo-Sepanjang) 4. Reviu DED Jembatan BH 15 dan BH 20 Wonokromo - Sepanjang 5. Reviu DED Fasop Sepanjang - Wonokromo				Kebutuhan dokumen perencanaan Jalur Ganda KA Sepanjang - Wonokromo wajib disinkronisasikan dengan program SRRL Phase 1A
2	Peningkatan Jalur KA Lintas Surabaya - Banyuwangi Segmen Jember - Kalisat	2025						
3	Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Kertosono - Talun	2026-2027						Sudah terdapat DED tahun 2024
4	Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Talun - Bangil	2028-2029			DED Fasop Talun - Bangil			
5	Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Bangil - Garahan	2028-2029			DED Fasop Bangil - Garahan			
6	Peningkatan Fasilitas Operasi Kereta Api antara Garahan - Ketapang	2028-2029			DED Fasop Garahan - Ketapang			
7	Peningkatan Jembatan Kereta BH 397 Antara Stasiun Kesamben - Stasiun Wlingi	2026-2027						Sudah terdapat DED tahun 2022 Perlu dilakukan Damsos/ Penertiban Lahan
8	Peningkatan Jembatan Kereta BH 537 KM 133+723 Antara Stasiun Blitar - Stasiun Rejotangan	2026-2027						Sudah terdapat DED tahun 2022
9	Penanganan Longsor dan Perkuatan Lereng antara Sumberpucung - Wlingi Km. 81+000 s.d. Km. 104+000	2028			DED Penanganan Longsor			
10	Revitalisasi/Pembangunan Terowongan Mrawan (690 m) dan Garahan (113 m)	2029-2030			FS/Kajian Teknis/DED Revitalisasi			
11	Surabaya Regional Railway Line (Phase I)	2028-2031		DED				Sudah terdapat FS tahun 2022
B	Potensi kegiatan lainnya							
1	Reaktivasi Jalur KA Kalisat-Panarukan	Periode Renstra berikutnya				FS	DED	Sudah terdapat Studi Kelayakan Reaktivasi yang bersifat umum tahun 2022
2	Pembangunan Jalur Ganda Sidoarjo - Bangil - Malang - Kertosono	Periode Renstra berikutnya					FS	

LAMPIRAN 5: PETA JALUR KA WILAYAH BALAI TEKNIK KELAS I SURABAYA



PETA SKEMATIK
JALUR DAN FASILITAS OPERASI KERETA API
WILAYAH PROVINSI JAWA TIMUR



JALUR KERETA API DI WILAYAH BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

TIPE REL	R.54	R.50	R.42	R.33	JUMLAH
DAOP 7 MADULIN	422.579	0	0	0	422.579
DAOP 8 SURABAYA	478.025	28.739	89.808	0	576.572
DAOP 9 JEMBER	215.026	0	46.593	0	261.619
JUMLAH	1.116.192	28.739	113.839	0	1.260.770

PERSYARATAN DI WILAYAH BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS I SURABAYA

TIPE PERSYARATAN	S-4 TBN	S-4 BLOK	S-4 TWP BLOK	EM	EM	MS 801	SIL-02	SIL-02 (HMA)	TIDAK AKTIF
DAOP 7 MADULIN	0	14	0	1	0	0	0	21	-
DAOP 8 SURABAYA	0	22	3	0	5	2	26	1	-
DAOP 9 JEMBER	12	21	0	0	0	0	0	0	-
JUMLAH	12	57	3	1	5	2	26	22	-

BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN
KELAS I SURABAYA
2025