



DJKA



RENCANA STRATEGIS

TAHUN 2025-2029

BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS II PALEMBANG

📍 Jl. Noerdin Pandji Jakabaring Selatan Kel. Jakabaring Kec. Rambutan
Kab. Banyuasin, 30967

📞 0821-6014-2251
0821-6014-2251

✉ btppalembang@kemenhub.go.id

📱 @btppalembang

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Besar Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN)

📺 BTP Palembang

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga dokumen Rencana Strategis (Renstra) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang Tahun 2025–2029 dapat disusun dengan baik.

Renstra ini merupakan dokumen perencanaan jangka menengah yang memuat arah kebijakan, strategi, program, dan indikator kinerja sebagai penjabaran dari Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan Kementerian Perhubungan, serta selaras dengan RPJMN Tahun 2025–2029. Penyusunannya mengacu pada Peraturan Menteri PPN/Bappenas Nomor 10 Tahun 2023.

Dokumen ini menjadi pedoman dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Balai selama lima tahun ke depan, khususnya dalam mendukung peningkatan konektivitas, keselamatan, dan kualitas pelayanan transportasi perkeretaapian di wilayah Sumatera Bagian Selatan. Selain itu, Renstra ini juga menjadi dasar dalam perencanaan tahunan dan pengukuran kinerja organisasi.

Keberhasilan pelaksanaan Renstra ini memerlukan dukungan dan sinergi seluruh pemangku kepentingan. Oleh karena itu, evaluasi dan penyesuaian akan dilakukan secara berkala guna menjaga keselarasan dan efektivitas pencapaian sasaran.

Akhir kata, kami menyampaikan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah berkontribusi dalam penyusunan dokumen ini. Semoga Renstra ini dapat menjadi acuan yang efektif dalam mendukung pembangunan perkeretaapian yang andal dan berkelanjutan.

Palembang, 16 April 2026
Kepala Balai Teknik Perkeretaapian
Kelas II Palembang



Chandrawan Adhiputranto
NIP 197108122005021001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR TABEL	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 DASAR HUKUM	1
1.2 KONDISI UMUM	2
1.3 POTENSI DAN PERMASALAHAN	4
BAB II VISI, MISI, DAN TUJUAN	7
2.1 VISI	7
2.2 MISI	8
2.3 TUJUAN	9
2.4 SASARAN	9
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	11
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI	11
3.2 KERANGKA REGULASI	17
3.3 KERANGKA KELEMBAGAAN	18
BAB IV EVALUASI, TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	20
4.1 EVALUASI PELAKSANAAN RENCANA STRATEGIS TAHUN 2020-2024	20
4.1.1 Gambaran Umum Pelaksanaan Renstra 2020–2024	20
4.1.2 Pengukuran Capaian Indikator Kinerja Kegiatan	21
4.1.3 Evaluasi Pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan	23
4.1.4 Faktor Pendukung Keberhasilan	24
4.1.5 Permasalahan dan Tantangan	25
4.1.6 Analisis Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Renstra 2020–2024	25
4.1.7 Kesimpulan Evaluasi Renstra 2020–2024	37
4.1.8 Implikasi Hasil Evaluasi terhadap Penyusunan Renstra 2025–2029	37
4.2 TARGET KINERJA	38
4.2.1 TARGET KINERJA BERDASARKAN RIPNAS	38
4.2.2 TARGET KINERJA BERDASARKAN RPJMN TAHUN 2025-2029	41

4.2.3	TARGET KINERJA BERDASARKAN RENSTRA KEMENHUB	42
4.2.4	TARGET KINERJA BERDASARKAN RENSTRA DJKA Tahun 2025-2029.....	43
4.2.5	TARGET KINERJA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS II PALEMBANG	44
4.3	KERANGKA PENDANAAN	45
BAB V PENUTUP		52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) Bidang Transportasi untuk RENSTRA Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029.....	12
Gambar 3. 2 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	19
Gambar 4. 1 Persentase IKK 1 2020-2024	27
Gambar 4. 2 Persentase IKK 2 2020-2024	28
Gambar 4. 3 Persentase IKK 3 2020-2024	29
Gambar 4. 4 Persentase IKK 4 2020-2024	30
Gambar 4. 5 Persentase IKK 5 2020-2024	31
Gambar 4. 6 Persentase IKK 6 2020-2024	32
Gambar 4. 7 Persentase IKK 7 2020-2024	33
Gambar 4. 8 Persentase IKK 8 2020-2024	34
Gambar 4. 9 Persentase IKK 9 2020-2024	35
Gambar 4. 10 Rekapitulasi Indikator Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	37

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Arah Kebijakan dan Strategi.....	13
Tabel 3. 2 Kebutuhan Regulasi periode Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029	17
Tabel 4. 1 Metode Perhitungan Indikator Kinerja	21
Tabel 4. 2 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 1 Tahun 2020-2024	26
Tabel 4. 3 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 2 Tahun 2020-2024	27
Tabel 4. 4 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 3 Tahun 2020-2024	28
Tabel 4. 5 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 4 Tahun 2020-2024	30
Tabel 4. 6 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 5 Tahun 2020-2024	31
Tabel 4. 7 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 6 Tahun 2020-2024	32
Tabel 4. 8 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 7 Tahun 2020-2024	33
Tabel 4. 9 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 8 Tahun 2020-2024	34
Tabel 4. 10 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 9 Tahun 2020-2024.....	35
Tabel 4. 11 Analisis Indikator Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	36
Tabel 4. 12 Target Kinerja berdasarkan RIPNAS	39
Tabel 4. 13 Target Kinerja berdasarkan RPJMN 2025-2029	42
Tabel 4. 14 Target Kinerja berdasarkan Renstra Kementerian Perhubungan	43
Tabel 4. 15 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	43
Tabel 4. 16 Target Kinerja berdasarkan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapia Tahun 2025-2029	44
Tabel 4. 17 Target Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	44
Tabel 4. 18 Kerangka Pendanaan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang ..	46

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 DASAR HUKUM

Dasar hukum yang menjadi instrumen kebijakan (regulative instrument) yang dapat digunakan sebagai batasan, platform/ landasan, maupun orientasi dari proses maupun hasil dari pekerjaan ini, yaitu:

1. UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.
2. UU Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJPN 2005-2025.
3. UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
4. UU Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
5. UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
6. UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
7. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
8. UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah (telah diubah terakhir melalui UU No. 9 Tahun 2015).
9. PP Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.
10. PP Nomor 26 Tahun w2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional(telah diubah melalui PP No. 13 Tahun 2017).
11. PP Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (telah diubah melalui PP Nomor 6 Tahun 2017).
12. PP Nomor 72 Tahun 2009 tentang LLA Kereta Api (telah diubah melalui PP Nomor 61 Tahun 2016).
13. Perpres Nomor 18 Tahun 2020 tentang RPJMN 2020-2024.
14. Perpres Nomor 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan.
15. KM Nomor 49 Tahun 2008 tentang RPJP Dephub 2005-2025.
16. KM 6 Nomor Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030.
17. KM Nomor 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda
18. KM Nomor 296 Tahun 2020 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional.
19. KM Nomor 166 Tahun 2019 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional.

20. KP Nomor 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (dan perubahannya).
21. PM Nomor 112 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
22. PM Nomor 80 Tahun 2020 tentang Renstra Kemenhub 2020-2024. PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan SAKIP.
23. PM Nomor 17 Tahun 2022 tentang Organisasi Tata Kerja Kementerian Perhubungan.
24. PM Nomor 36 Tahun 2022 tentang Organisasi Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian.
25. Permen PPN/Bappenas Nomor 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Renstra K/L Tahun 2025-2029
26. KepDirjen Perkeretaapian Nomor PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Renstra Kemenhub Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

1.2 KONDISI UMUM

Berdasarkan pada UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka setiap K/L diharuskan menyusun sistem perencanaan Wberjenjang yang dimulai dari perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek dimana pada setiap rencana mengacu kepada dokumen perencanaan yang ada di atasnya sehingga perencanaan yang ada saling terkait antara perencanaan pada tingkat nasional sampai dengan perencanaan teknis di masing-masing K/L.

Transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan mempersatukan Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik angkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, yang tidak perlu dipisahkan dari moda transportasi lain, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya

sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Sebagaimana mandat dari Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 bahwa untuk mewujudkan tatanan perkeretaapian (nasional, provinsi dan kabupaten/kota) perluditetapkan rencana induk perkeretaapian yang merupakan rencana pengembangan perkeretaapian perkotaan dan perkeretaapian antarkota. Rencana pengembangan dimaksud meliputi jaringan jalur KA yang sudahada maupun jaringan jalur KA yang akan dibangun.

Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian bahwa untuk mewujudkan rencana induk perkeretaapian perlu disusun rencana pembangunan perkeretaapian. dimana dokumen dimaksud disusun untuk jangka waktu 5 (lima) tahun. Rencana pembangunan dimaksud paling sedikit memuat:

- a. Lokasi jaringan jalur dan stasiun.
- b. Pembangunan prasarana perkeretaapian.
- c. Jenis dan jumlah sarana perkeretaapian.
- d. Kebutuhan sumber daya manusia.
- e. Pengoperasian perkeretaapian

Hal-hal terkait rencana pembangunan dimaksud perlu menjadi pertimbangan dalam penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan bidang perkeretaapian. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian atau Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan untuk Unit Kerja Eselon I Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk periode 5 (lima) tahun. Sesuai ketentuan dalam Permenhub Nomor 112 Tahun 2017 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Kementerian Perhubungan bahwa muatan di dalam renstra sekurang-kurangnya memuat adalah:

- a. Pendahuluan.
- b. Sasaran pembangunan perhubungan.
- c. Arah kebijakan dan strategi.
- d. Asumsi yang digunakan dalam penyusunan Renstra.
- e. Indikasi program utama tahunan.

1.3 POTENSI DAN PERMASALAHAN

Potensi permasalahan terkait penyelenggaraan transportasi perkeretaapian terkategori ke dalam beberapa aspek, yakni: Aspek Regulasi, Aspek Kelembagaan, Aspek Pendanaan, Aspek Sumber daya manusia, Aspek Sarana dan Prasarana, Aspek Lalu Lintas Angkutan Kereta Api, dan Aspek Teknologi dan Informasi.

Pertama, pemetaan potensi permasalahan. Diawali dari aspek regulasi yakni dibutuhkannya penguatan regulasi bidang perkeretaapian dengan menyempurnakan dan melengkapi NSPK sesuai perkembangan penyelenggaraan perkeretaapian (perbaikan tata kelola perizinan, investasi serta penyelenggaraan PSO, IMO, TAC, penerapan regulasi yang melibatkan pemerintah daerah) dan penerapan teknologi perkeretaapian (kereta cepat, LRT (GoA3), dan teknologi lainnya).

Kedua, aspek kelembagaan. Dibutuhkannya penguatan kelembagaan DJKA sebagai regulator dalam pelaksanaan tugas dan fungsi, diantaranya: (1) Perkuatan tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian untuk meningkatkan pengawasan layanan dan keselamatan perjalanan kereta api melalui pembentukan Satuan Pelayanan di Tahun 2023; (2) Penugasan ke Balai Teknik Perkeretaapian untuk pengelolaan aset perkeretaapian termasuk perawatan prasarana perkeretaapian milik negara yang akan dimulai Tahun 2024. Kelembagaan dalam kerangka penyelenggaraan perkeretaapian perlu ditransformasikan diantaranya dengan pembentukan badan usaha penyelenggara prasarana milik negara (sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007) dalam mewujudkan multi operator pada prasarana perkeretaapian milik negara. Sinkronisasi tugas dan wewenang kelembagaan serta perencanaan pembangunan antar Kementerian/Lembaga dengan Pemerintah Daerah.

Ketiga, aspek pendanaan. Indikasi kebutuhan investasi dalam RIPNAS sampai dengan Tahun 2030 untuk pengembangan perkeretaapian nasional sangat besar, namun skemapendanaan alternatif (KPBU, swasta, non APBN lainnya) saat ini masih terbatas dan belum optimal sehingga sumber pendanaan masih bergantung pada APBN. Oleh karena itu, diperlukan optimalisasi pemanfaatan aset perkeretaapian untuk peningkatan pendapatan negara sebagai alternatif pembiayaan.

Keempat, aspek sumber daya manusia. Berdasarkan RIPNAS, kebutuhan SDM regulator perkeretaapian sebanyak 2.330 orang dan SDM operator perkeretaapian sebanyak 101.440 orang pada Tahun 2030 dengan berbagai kompetensi. Namun jumlah tersebut belum memenuhi kebutuhan kuantitas dan kualitas SDM sebagai regulator dan operator penyelenggaraan perkeretaapian. Oleh karena itu, perlunya penguasaan dan peningkatan kompetensi SDM terhadap teknologi terkini bidang perkeretaapian.

Kelima, aspek sarana dan prasana. Kebutuhan pengembangan jaringan kereta api dan peningkatan kapasitas prasarana dengan target panjang jalur kereta api yang beroperasi pada Tahun 2024 sepanjang 7.451 km berdasarkan target RPJMN Tahun 2020- 2024 dan pada Tahun 2030 sepanjang 10.524 km mengacu pada target RIPNAS. Selain itu, pengembangan jaringan dan layanan kereta api di kawasan perkotaan juga semakin mendesak untuk mengurangi tingkat kemacetan jalan perkotaan. Dengan rencana pengembangan jaringan kereta api yang tinggi, maka kebutuhan untuk jumlah sarana kereta api juga meningkat. Mengacu pada RIPNAS, terdapat kebutuhan sarana kereta api pada Tahun 2030 sejumlah 5.314 lokomotif, 27.949 kereta, 48.364 gerbong, dan 6.229 kereta perkotaan.

Kebutuhan pengendalian dan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian yang sangat penting untuk mendukung peningkatan keselamatan perjalanan kereta api. Kebutuhan untuk penanganan perlintasan sebidang, diantaranya melalui pembangunan perlintasan tidak sebidang (flyover dan underpass), peningkatan fasilitas keselamatan/pintu perlintasan/early warning system dan penutupan perlintasan sebidang liar. Hal tersebut diperlukan guna meningkatkan layanan (on time performance) dan keamanan perjalanan kereta api serta kelancaran lalu lintas pada lokasi perlintasan jalur kereta api dengan jalan. Perlunya peningkatan koordinasi antar stakeholders termasuk dukungan industri perkeretaapian dalam kegiatan pembangunan prasarana dan sarana serta pengembangan layanan kereta api.

Keenam, aspek lalu lintas angkutan kereta api. Keterpaduan/integrasi antar moda transportasi sangat diperlukan untuk meningkatkan level of service layanan transportasi perkeretaapian terutama pada simpul stasiun kereta api.

Integrasi antar moda diantaranya mencakup keterpaduan jadwal pelayanan, tarif dan tiket serta fasilitas perpindahan antar moda di lokasi stasiun kereta api. Manajemen Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) diterapkan sesuai prinsip multi operator. Peningkatan kinerja pelayanan angkutan kereta api barang dan penumpang termasuk penyelenggaraan skema perintis dan PSO yang tepat sasaran.

Ketujuh, Aspek Teknologi dan Informasi diperlukan pembaruan teknologi perkeretaapian saat ini untuk meningkatkan kehandalan, pemenuhan demand angkutan kereta api serta mendukung keselamatan perjalanan kereta api termasuk mengikuti perkembangan teknologi perkeretaapian global (seperti kereta cepat, Autonomous Rail Rapid Transit, lainnya). Pengoptimalan pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) dalam pelayanan transportasi kereta api sebagai upaya peningkatan daya saing dan kualitas layanan. Informasi yang tepat dan akurat, serta sarana dan prasarana berteknologi tinggi akan memberikan impresi yang baik terhadap layanan perkeretaapian yang sudah bertransformasi lebih efisien, dan ramah lingkungan. TIK juga perlu dioptimalkan untuk peningkatan layanan regulator perkeretaapian seperti perijinan, sertifikasi dan lainnya.

BAB II

VISI, MISI, DAN TUJUAN

2.1 VISI

Visi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang sesuai dengan Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029, dalam menetapkan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dilakukan dengan mempertimbangkan :

- a. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sesuai lingkup tugas Direktorat Jenderal 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 mengakomodasikan 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. Pengakomodasian 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 pertimbangan di atas ditetapkan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029, yaitu “ **Perkeretaapian Maju dalam rangka mewujudkan Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas**”.

2.2 MISI

Dalam mewujudkan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yang selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar sesuai dengan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029, maka disusun Misi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang dengan mengacu kepada Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai berikut :

1. Menyediakan transportasi perkeretaapian yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan.
2. Mewujudkan dukungan transportasi perkeretaapian terhadap ketahanan dan kemandirian nasional yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi perkeretaapian yang merata dan terintegrasi secara kesisteman.
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi perkeretaapian dan penerapan kebijakan transportasi perkeretaapian yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan.
5. Memperkuat konektivitas transportasi perkeretaapian nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama.
6. Membangun transportasi perkeretaapian perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau.
7. Mewujudkan transportasi perkeretaapian ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dapat dikategorikan menjadi 2 misi utama yaitu:

1. Mewujudkan konektivitas, pelayanan dan keselamatan perkeretaapian yang maju (merupakan misi eksternal yang terkandung di dalam Misi 1, 2, 3, 5, 6 dan 8 yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam 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.

2. Mewujudkan birokrasi dan layanan publik perkeretaapian yang maju (merupakan misi internal yang terkandung di dalam Misi 4 dan 7 yang berkaitan dengan pelaksanaan transformasi tata kelola birokrasi dan layanan publik dalam penyelenggaraan perkeretaapian). 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).

2.3 TUJUAN

Penyelenggaraan Perkeretaapian di area kerja Balai Teknik Kelas II Palembang diselenggarakan dengan tujuan untuk bersinergi dalam meningkatkan aksesibilitas transportasi kereta api baik meliputi penyelenggaraan sarana, prasarana, operasi dan keselamatan perkeretaapian. Hal ini sesuai dengan Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 hanya akan dimuat pada Tujuan 1 (T.1) dan Tujuan 2 (T.2) karena sesuai dengan prinsip penjenjangan kinerja (Permen PAN RB No 89 Tahun 2021 tentang Penjenjangan Kinerja Instansi Pemerintah) sebagai berikut :

- T.1 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan.
- T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

2.4 SASARAN

Sasaran penyelenggaraan perkeretaapian tidak terlepas dari konteks regulasi, tantangan, dan permasalahan sektoral, nasional, maupun global yang akan

dihadapi. Dengan mengacu pada Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian tahun 2025 – 2029 yang 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. Berikut adalah sasaran Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang dengan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian :

1. **Sasaran Pertama**, Meningkatnya KONEKTIVITAS Prasarana Perkeretaapian di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang melalui sasaran strategis peningkatan pembangunan jalur KA agar menambah konektivitas prasarana perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang;
2. **Sasaran Kedua**, Meningkatnya KAPASITAS PRASARANA Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang;
3. **Sasaran Ketiga**, Meningkatnya KINERJA PELAYANAN Lalu Lintas dan Angkutan KA di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang;
4. **Sasaran Keempat**, Meningkatnya KESELAMATAN Transportasi KA di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang;
5. **Sasaran Kelima**, Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI

Proses perumusan arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029 dilakukan dengan menerapkan metoda analisis SWOT, yang memetakan perkembangan lingkungan strategis dan isu strategis menjadi elemen kelemahan, kekuatan, peluang, dan tantang yang perlu diantisipasi oleh jajaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui pelaksanaan sejumlah inisiatif strategis (atau sering disebut sebagai strategi dan kebijakan) yang dapat membawa kondisi dan kinerja transportasi perkeretaapian di Tahun 2029 yang lebih baik dan mampu memberikan tingkat kinerja maupun dukungan yang optimal bagi pembangunan transportasi nasional.

analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) untuk mengidentifikasi sejumlah inisiatif strategis yang diperlukan untuk menjawab berbagai tantangan pembangunan sektor transportasi di periode Tahun 2025-2029. Analisis SWOT tersebut merupakan hasil evaluasi terhadap pelaksanaan Renstra 2020-2024.

Dengan memperhatikan hasil analisis SWOT maka dapat disampaikan rekomendasi arah kebijakan dan strategi Ditjen Perkeretaapian Tahun 2025-2029 untuk setiap Sasaran Program (SP) di mana dalam hal ini dirumuskan bahwa secara umum terdapat 17 Arah kebijakan dan 29 Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

		External Opportunities (O)	External Threats (T)
		<ul style="list-style-type: none"> Sosial: Jumlah penduduk besar, kebutuhan perluasan pelayanan transportasi yang massal, cepat, aman, selamat, murah Teknologi: Industri 4.0, Penggunaan teknologi transportasi cerdas dengan pemanfaatan perkembangan teknologi perkeretaapian Politik: pembangunan IKN Baru, kawasan industri, prioritas keberlanjutan pengembangan infrastruktur menjadi salah satu fokus pembangunan Ethical: RB/good government, kebutuhan dukungan regulasi, kelembagaan, pendanaan dalam pengembangan dan pelayanan perkeretaapian Economy: digital economy. Kebutuhan mobilisasi orang, barang dan jasa semakin tinggi sehingga dibutuhkan jaringan infrastruktur transportasi yang luas, handal, terintegrasi dan berkelanjutan 	<ul style="list-style-type: none"> Sosial: peningkatan pergerakan orang Economy: peningkatan daya saing Environment: Isu lingkungan dan energi Legal: kemudahan investasi dan penyederhanaan perizinan
Internal Strengths (S)	SO Strategies= Offensive	ST Strategies = Mobilization	
<ul style="list-style-type: none"> Kelembagaan: Dibentuknya DJKA sebagai landasan penyelenggaraan perumusan dan pelaksanaan kebijakan bidang perkeretaapian Regulasi: Ditetapkannya RIP Nasioal sebagai dasar perencanaan perkeretaapian nasional dan dokumen perencanaan lainnya Ketersediaan: Jaringan perkeretaapian sudah cukup ekstensif Teknologi: penerapan teknologi perkeretaapian baru terbaru (Kereta api Cepat, MRT, LRT) 	<ul style="list-style-type: none"> Pengembangan jaringan kereta api antarkota dan perkotaan, kereta api logistik barang, reaktivasi jalur kereta api mati Pengembangan dan peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian Peningkatan penerapan teknologi perkeretaapian dalam pelayanan kereta api 	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan penerapan teknologi perkeretaapian dalam pelayanan kereta api Peningkatan peran swasta dalam pelaksanaan RIP Nasional Penguatan kelembagaan DJKA 	
Internal Weaknesses (W)	WO Strategies = Enhancement	WT Strategies = Mitigate Risk	
<ul style="list-style-type: none"> SDM: Kecukupan/ketersediaan dan kualitas kompetensi SDM perkeretaapian dan industri belum adaptif dengan perkembangan teknologi Regulasi: regulasi belum sesuai perkembangan teknologi, implementasi NSPK, perizinan penyelenggaraan perkeretaapian Pendanaan: keterbatasan alokasi APBN (44,35% dari Renstra, pendanaan alternatif belum optimal, minimnya keterlibatan badan usaha/swasta dalam penyediaan infrastruktur perkeretaapian, belum optimalnya pemanfaatan BMN yang berpotensi meningkatkan PNPB Data informasi: Sistem informasi, teknologi, database dan aplikasi teknologi belum handal dan terintegrasi Perencanaan dan Pembangunan: readiness criteria belum lengkap, keberlanjutan dokumen perencanaan, implementasi RIP Nas/Renstra DJKA 2020-2024 (MP, PSN) belum sepenuhnya sesuai waktu Ketersediaan: kurangnya konektivitas, kapasitas, dan integrasi, prasarana berumur tua, fasilitas operasi masih ada manual, sarana terbatas, perlintasan sebidang resmi tidak dijaga 1132 unit dan liar 963 titik Kinerja pelayanan: target belum tercapai sepenuhnya (<i>modal share</i>, kepuasan masyarakat, tingkat keselamatan) Dampak: dampak sosial, ekonomi, lingkungan, termasuk mitigasi terhadap dampak perubahan iklim 	<ul style="list-style-type: none"> Pemenuhan (<i>compliance</i>) kompetensi SDM perkeretaapian melalui peningkatan sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian Penguatan regulasi perkeretaapian yang mengadaptasi perkembangan teknologi Optimalisasi pendanaan alternatif (<i>creative financing</i>) Penggunaan dan pemanfaatan sistem informasi, teknologi, database dan aplikasi teknologi perkeretaapian Optimalisasi pemanfaatan BMN yang berpotensi meningkatkan PNPB Peningkatan integrasi antarmoda melalui pembangunan jalur kereta api akses kereta api menuju pelabuhan dan bandara Optimalisasi kereta api subsidi/PSO untuk peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap layanan kereta api Peningkatan penyediaan perlengkapan jalan, fasilitas pejalan kaki, pesepeda, dan berkebutuhan khusus Peningkatan akses layanan kereta api bagi berkebutuhan khusus dan responsif gender 	<ul style="list-style-type: none"> Penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas (MRLL) Peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja standar pelayanan kereta api Peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja keselamatan kereta api Peningkatan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian Peningkatan sertifikasi kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas pengujian perkeretaapian Peningkatan perawatan peralatan pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian Peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang Peningkatan penerapan konsep perkeretaapian yang ramah lingkungan 	

Gambar 3. 1 Analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) Bidang Transportasi untuk RENSTRA Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

(Sumber : RENSTRA DJKA Tahun 2025-2029)

Tabel 3. 1 Arah Kebijakan dan Strategi

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
SP1 Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian	AK1 Pengembangan jaringan kereta api	S11 Pengembangan jaringan kereta api antar kota	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan dokumen pembangunan (readiness criteria) pembangunan jalur kereta api antar kota • Pembangunan jalur kereta api antar kota • Pembangunan jaringan kereta api cepat (high speed) • Pembangunan jaringan kereta api medium speed • Pembangunan jembatan/terowongan • Pembangunan/peningkatan fasilitas operasional (persinyalan, telekomunikasi, instalasi listrik)
		S12 Pengembangan jaringan kereta api perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan dokumen pembangunan (readiness criteria) pembangunan jalur kereta api perkotaan • Peningkatan jalur kereta api perkotaan termasuk jalur ganda • Pembangunan jalur kereta api massal cepat (MRT) • Pembangunan jalur kereta api ringan (LRT) • Pembangunan sistem angkutan umum massal berbasis rel di perkotaan IKN • Pembangunan/pengembangan stasiun terintegrasi kawasan TOD • Pembangunan fasilitas operasi kereta api (sistem persinyalan, telekomunikasi, sistem listrik termasuk LAA)
		S13 Pengembangan jaringan kereta api logistik	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan dan pengintegrasian jaringan jalan rel Pulau Sumatera (Trans Sumatera Railways) untuk mendukung peningkatan angkutan komoditas utama dan efisiensi logistik barang • Pengembangan sistem logistik rel di Pulau Jawa untuk mengoptimalkan pemanfaatan kapasitas jalur rel ganda/double track untuk logistik angkutan khusus • Pengembangan stasiun barang/dry port dalam mendistribusikan logistik barang • Pengembangan jaringan kereta api komoditas utama di Pulau Kalimantan
	AK2 Reaktivasi jalur kereta api lintas mati	S14 Pengembangan reaktivasi jalur kereta api mati	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan dokumen pembangunan (readiness criteria) reaktivasi jalur kereta api • Pembangunan reaktivasi jalur kereta api lintas mati • Penyediaan prasarana stasiun, fasilitas operasi
	AK3 Peningkatan integrasi antarmoda melalui pembangunan jalur kereta api akses kereta api menuju pelabuhan dan bandara	S15 Pembangunan jalur kereta api akses menuju bandara dan pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan dokumen pembangunan (readiness criteria) • Pembangunan jalur kereta api akses bandara dan pelabuhan
		S16 Peningkatan layanan kereta api menuju bandara	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan layanan kereta api bandara
SP2 Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian	AK4 Peningkatan jaringan dan layanan kereta api	S17 Peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api eksisting	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan jalur ganda kereta api/double track di Jawa dan Sumatera • Peningkatan elektrifikasi jalur kereta api • Peningkatan/penataan stasiun kereta api • Peningkatan/penggantian fasilitas operasi (sistem persinyalan, telekomunikasi, listrik) • Skema pengadaan dan pengelolaan sarana kereta api yang berkelanjutan

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
		S18 Peningkatan penerapan teknologi perkeretaapian dalam pelayanan kereta api	<ul style="list-style-type: none"> Pembangunan jumlah sistem persinyalan baru dengan teknologi handal Peningkatan persinyalan mekanik ke elektrik Penambahan interlocking sistem persinyalan Pembangunan dan peningkatan sistem telekomunikasi analog ke digital Pengembangan aplikasi kinerja prasarana, sarana dan operasional perjalanan kereta api Pengembangan aplikasi pengawasan lalu lintas kereta api Monitoring dan evaluasi kinerja prasarana, sarana dan operasional perjalanan kereta api
	AK5 Peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja standar pelayanan kereta api	S19 Pengembangan sistem monitoring, evaluasi dan pelaporan kinerja pelayanan prkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi pemenuhan standar kinerja pelayanan angkutan kereta api Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi pemenuhan standar kinerja prasarana, sarana angkutan kereta api Pelaksanaan survei Indeks Kepuasan Masyarakat Pelayanan angkutan kereta api antarkota dan perkotaan Pengembangan sistem penerimaan dan respon pengaduan Pengembangan norma/standar/pedoman/manual pelayanan kereta api perkeretaapian
	AK6 Peningkatan keterjangkauan pelayanan kereta api	S110 Peningkatan subsidi pelayanan kereta api	<ul style="list-style-type: none"> Skema pengadaan sarana kereta api perintis Pengembangan keberlanjutan dan perbaikan skema PSO dan subsidi yang tepat sasaran Monitoring dan evaluasi pelaksanaan kinerja layanan PSO dan angkutan perintis
		S111 Peningkatan akses layanan kereta api bagi berkebutuhan khusus dan responsif gender	<ul style="list-style-type: none"> Pengembangan standar layanan berkebutuhan khusus Peningkatan penyediaan aksesibilitas bagi berkebutuhan khusus Penyediaan kursi prioritas di kereta dan stasiun kereta api Penyediaan kereta khusus wanita
		S112 Pembangunan/pengembangan stasiun kereta api terpadu	<ul style="list-style-type: none"> Pengembangan stasiun kereta api terpadu (stasiun KRL, LRT, MRT, KA Cepat, Bandara, Intercity) Pengembangan keterpaduan jadwal pelayanan, sistem pembayaran terpadu, sistem informasi terpadu
	AK7 Peningkatan keterpaduan/integrasi antarmoda perkeretaapian	S113 Pemenuhan fasilitas keterpaduan/integrasi di stasiun kereta api	<ul style="list-style-type: none"> Penyediaan park and ride di stasiun kereta api Penyediaan fasilitas non-motorized (pejalan kaki, sepeda) dan berkebutuhan khusus di stasiun kereta api Penyediaan fasilitas integrasi antarmoda di stasiun kereta api
SP3 Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian	AK8 Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana perkeretaapian	S114 Peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja keselamatan kereta api	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian Peningkatan pelaksanaan self-assessment keselamatan Peningkatan kinerja monitoring, evaluasi, inspeksi dan audit penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian Peningkatan efektivitas pelaksanaan standar operasional prosedur tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana perkeretaapian Peningkatan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan perkeretaapian

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
SP3 Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian	AK9 Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana perkeretaapian	S115 Peningkatan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan perawatan sarana perkeretaapian (lori inspeksi, track motor car, crane, gerbong datar, kereta penolong, kereta inspeksi kereta ukur, kereta kedinasan milik negara) Peningkatan perawatan prasarana perkeretaapian (IMO) Keberlanjutan skema IMO dan TAC
		S116 Peningkatan sertifikasi kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan sertifikasi pengujian pertama dan berkala sarana perkeretaapian Peningkatan sertifikasi pengujian pertama dan berkala prasarana perkeretaapian
	AK10 Peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang	S117 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang	<ul style="list-style-type: none"> Pelaksanaan implementasi kewenangan pengelolaan dan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang sesuai kewenangan pengelolaan jalan Pelaksanaan persetujuan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang Pelaksanaan evaluasi perlintasan sebidang dengan melibatkan pemangku kepentingan (Ditjen Perkeretaapian, Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas Bina Marga dan operator)
		S118 Pemenuhan aspek keselamatan perlintasan sebidang	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang (pelebaran jalan dan pemasangan/penyediaan peralatan keselamatan perlintasan sebidang, pintu perlintasan/early warning system) Penyediaan petugas jaga dan pos jaga Potensi penutupan perlintasan sebidang liar Peningkatan perawatan perlintasan sebidang Pembangunan perlintasan tidak sebidang
	AK11 Pemenuhan (compliance) standar peralatan pengujian sarana dan prasarana	S119 Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas pengujian perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Pengadaan peralatan pengujian prasarana perkeretaapian Pengadaan peralatan pengujian sarana perkeretaapian Pengembangan workshop laboratorium dan simulator Pendistribusian peralatan dan SDM pengujian perkeretaapian
		S120 Peningkatan perawatan peralatan pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan pemeliharaan dan kalibrasi peralatan pengujian prasarana perkeretaapian Peningkatan pemeliharaan dan kalibrasi peralatan pengujian sarana perkeretaapian
	AK12 Pemenuhan (compliance) kompetensi SDM perkeretaapian	S121 Peningkatan sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan pendidikan dan latihan kompetensi SDM perkeretaapian Peningkatan sertifikasi kompetensi SDM regulator (perencana/Pembina, penguji sarana, penguji prasarana, auditor/inspektur keselamatan) Peningkatan sertifikasi kompetensi SDM operator (awak sarana, pengatur perjalanan, tenaga pemeriksa dan perawatan sarana jalur dan bangunan, fasilitas operasi, penjaga perlintasan, pengawas peron, penjaga rumah sinyal, wesel, juru langsir)

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	Indikasi Kegiatan Strategis
SP4 Meningkatnya kontribusi perkeretaapian dalam mencapai target penurunan emisi GRK	AK13 Peningkatan penerapan konsep perkeretaapian yang ramah lingkungan	S122 Peningkatan efisiensi penggunaan energi dalam operasional perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Pemanfaatan teknologi informasi operasional layanan kereta api Pengembangan prasarana perkeretaapian yang ramah lingkungan Pengembangan sarana perkeretaapian yang ramah lingkungan
SP5 Meningkatnya keberhasilan pelaksanaan pelaksanaan RIP Nasional	AK14 Peningkatan efektivitas pelaksanaan kegiatan RIP Nasional	S123 Peningkatan pemenuhan target pelaksanaan kegiatan RIP Nasional	<ul style="list-style-type: none"> Pelaksanaan review RIP Nasional yang disesuaikan realisasi pelaksanaan, kendala dan hambatan serta perkembangan lingkungan strategis Pemenuhan aspek pendukung implementasi RIP Nasional Peningkatan koordinasi dengan operator, industri dan pemerintah daerah dalam implementasi RIP Nasional Monitoring dan evaluasi pelaksanaan RIP Nasional
SP6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	AK15 Peningkatan peran swasta dalam pelaksanaan RIP Nasional	S124 Peningkatan kerjasama pemerintah dengan Badan Usaha	<ul style="list-style-type: none"> Optimalisasi kerjasama dan integrasi pendanaan Pemerintah dan Swasta melalui skema KPBU dan skema alternatif pendanaan Optimalisasi sumber pembiayaan publik (creative financing), termasuk: sukuk, SBSN, obligasi
	AK16 Peningkatan efektivitas manajemen kinerja di lingkungan DJKA	S125 Peningkatan keterpaduan dan koordinasi perumusan, perencanaan, pengendalian, dan pelaporan kinerja	<ul style="list-style-type: none"> Penyusunan dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja secara terintegrasi Penguatan sistem e-performance dalam penilaian kinerja Penyusunan review dan penyempurnaan dokumen perencanaan secara berkelanjutan Pengembangan dan penyempurnaan sistem manajemen kinerja seluruh pegawai di lingkungan DJKA
		S126 Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja di Lingkungan DJKA	<ul style="list-style-type: none"> Penguatan penerapan manajemen berbasis resiko di lingkungan DJKA Penerapan zona integritas di lingkungan DJKA
		S127 Pengembangan pengelolaan data dan integrasi sistem informasi	<ul style="list-style-type: none"> Pengembangan sistem informasi dan teknologi informasi administrasi dan teknis di setiap direktorat di lingkungan DJKA Peningkatan efektivitas dan update content website Pengintegrasian sistem dan pengelolaan database/big data DJKA
	AK17 Peningkatan kinerja pengelolaan sumber daya yang ada di lingkungan DJKA	S128 Optimalisasi pengelolaan keuangan, BMN dan tata kelola badan layanan umum	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan kualitas perencanaan anggaran di lingkungan DJKA Peningkatan efektivitas pelaksanaan dan penyerapan anggaran (e-monitoring) Peningkatan kualitas pengelolaan dan pemanfaatan BMN di lingkungan DJKA
		S129 Peningkatan pengembangan organisasi dan SDM	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM aparatur dan teknis di lingkungan DJKA Peningkatan efektivitas kegiatan bimbingan teknis dan diklat di lingkungan DJKA Penguatan efektivitas pengelolaan kepegawaian di lingkungan lingkungan DJKA

3.2 KERANGKA REGULASI

Rumusan kerangka regulasi direktorat jenderal perkeretaapian tahun 2025-2029 berdasarkan analisis isu dan lingkungan strategis sebagai berikut:

- a. Revisi Undang-Undang No. 23 tahun 2007 dengan mempertimbangkan perkembangan teknologi prasarana dan sarana perkeretaapian, pengaturan pengoperasian kereta api dengan sistem pengoperasian teknologi baru dan penyempurnaan/pendetailan pengaturan manajemen keselamatan perkeretaapian.
- b. Penguatan aspek regulasi bidang perkeretaapian dengan menyempurnaan dan melengkapi NSPK sesuai perkembangan/kebutuhan penyelenggaraan perkeretaapian dengan penerapan teknologi baru baik prasarana maupun sarana seperti kereta cepat, LRT (GoA3) dan teknologi lainnya.
- c. Penyempurnaan regulasi dibutuhkan untuk perbaikan tata kelola perijinan, investasi serta penyelenggaraan PSO, IMO dan TAC.
- d. Perlunya peningkatan pengendalian dan pengawasan dalam penerapan regulasi bidang perkeretaapian termasuk melibatkan Pemerintah Daerah.
- e. Sinkronisasi rencana pembangunan perkeretaapian nasional dengan provinsi/kabupaten/kota.
- f. Kebutuhan regulasi pada periode Renstra DJKA Tahun 2025-2029 mencapai 97 regulasi, meliputi: Rancangan PM, Revisi PM, Revisi KM, Rancangan PerDirjen, Naskah Akademik/Rancangan Teknokratik, Tata Cara/Pedoman/Petunjuk Teknis/SOP, Kajian/Studi Kelayakan/Lokasi/DED

Tabel 3. 2 Kebutuhan Regulasi periode Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

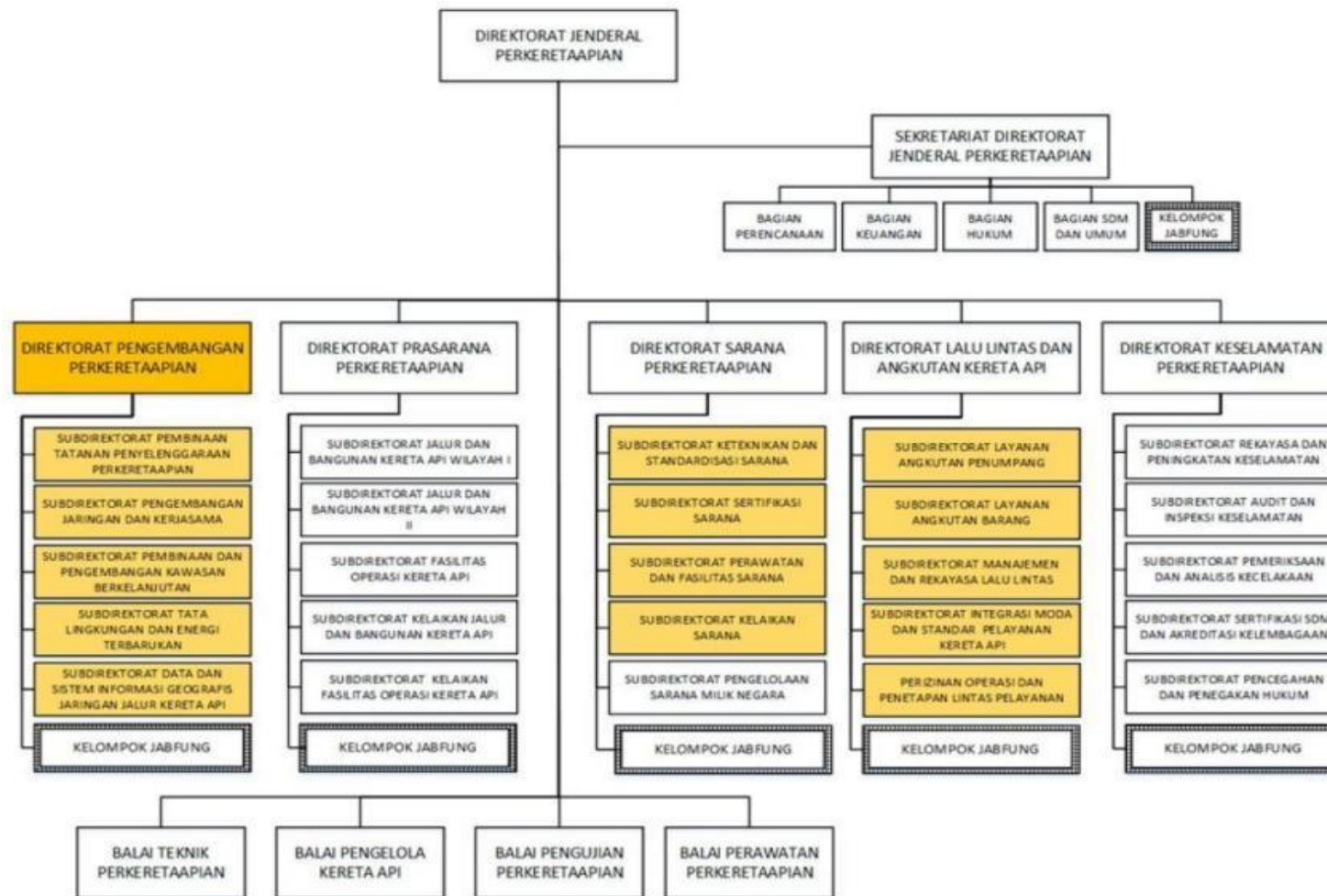
No	Unit Penanggung Jawab	Kebutuhan Regulasi
1	Rancangan PM	8
2	Revisi PP	38
3	Revisi KM	4
4	Rancangan PerDirjen	10
5	Tata Cara/Pedoman/Petunjuk Teknis/SOP	25
6	Naskah Akademis/Rancangan Teknokratik	6
7	Kajian/Studi Kelayakan/Lokasi/DED	7
8	Revisi PP	1
	Total	97

3.3 KERANGKA KELEMBAGAAN

Struktur organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) dalam menjalankan tugas dan fungsi sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 secara umum terdiri dari 1 Sekertariat, 4 Direktorat Teknis dan 11 Unit Kerja Mandiri (setingkat Eselon III). Penguatan dan optimalisasi kelembagaan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi agar mampu menjawab tantangan perkembangan perkeretaapian (konektivitas, pelayanan, keselamatan perkeretaapian yang berkelanjutan). Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2022 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, sudah dibentuk 4 direktorat (eselon II) yang secara teknis mengurus prasarana, sarana, lalu lintas dan angkutan, serta keselamatan perkeretaapian:

- Bidang yang belum mendapatkan perhatian besar adalah pengembangan perkeretaapian termasuk pengusahaanya yang mana tantangan ke depan semakin besar (perkembangan teknologi, pengembangan kawasan, pengendalian energi dan lingkungan) dengan mendorong peran yang besar kepada swasta dan pemda dalam pengembangan perkeretaapian (saat ini peran tersebut dilakukan oleh Sub Direktorat Penataan dan Pengembangan Jaringan di Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (LLKA) dan Sub Direktorat (Subdit) Kerjasama dengan Pengembangan Usaha)
- Penyesuaian pada kelembagaan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (LLKA) yang berfokus pada (1) aspek lalu lintas berkaitan dengan manajemen lalu lintas kereta api, operasional kereta api: (2) aspek layanan angkutan penumpang dan barang dikelola secara terpisah di level eselon III dan (3) aspek integrasi moda dan standar layanan dikelola secara di level eselon III.

Peningkatan peran Balai Teknik Perkeretaapian, Balai Pengelola Kereta Api, Balai Pengujian Perkeretaapian, Balai Perawatan Perkeretaapian dalam penyelenggaraan perkeretaapian sesuai tugas dan fungsinya. Kebutuhan dalam pemenuhan pengujian kelaian sarana, prasarana dan SDM perkeretaapian melalui pengembangan satuan pengujian perkeretaapian yang tersebar di daerah.



Gambar 3. 2 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

(Sumber : Permenhub 17 Tahun 2022)

BAB IV

EVALUASI, TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 EVALUASI PELAKSANAAN RENCANA STRATEGIS TAHUN 2020-2024

4.1.1 Gambaran Umum Pelaksanaan Renstra 2020–2024

Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang selama periode Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2020–2024 melaksanakan berbagai program dan kegiatan dalam rangka mendukung penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yang aman, andal, serta berkelanjutan. Pelaksanaan Renstra ini merupakan bagian dari upaya pemerintah dalam meningkatkan kualitas infrastruktur transportasi nasional serta memperkuat konektivitas wilayah, khususnya di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang yang mencakup berbagai lintas pelayanan perkeretaapian.

Pelaksanaan Renstra dilakukan melalui pendekatan manajemen kinerja yang terintegrasi dalam kerangka Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Pendekatan ini memastikan bahwa setiap program dan kegiatan yang dilaksanakan memiliki keterkaitan yang jelas dengan sasaran strategis organisasi serta memberikan kontribusi nyata terhadap peningkatan kinerja organisasi secara keseluruhan.

Dalam implementasinya, siklus manajemen kinerja dilaksanakan secara sistematis mulai dari proses perencanaan kinerja, pelaksanaan kegiatan, pengumpulan data kinerja, pengukuran capaian indikator, hingga evaluasi kinerja secara berkala melalui monitoring triwulanan dan tahunan. Proses ini didukung oleh pemanfaatan aplikasi e-Performance yang memfasilitasi pencatatan, validasi, pemantauan, serta pelaporan capaian kinerja secara terintegrasi sehingga proses evaluasi kinerja dapat dilakukan secara lebih transparan, akuntabel, dan berbasis data.

Selama periode Renstra 2020–2024, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang menetapkan sembilan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yang mencerminkan berbagai aspek penting dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian. Indikator tersebut meliputi aspek konektivitas jaringan perkeretaapian, kualitas prasarana jalur

kereta api, peningkatan fasilitas operasi, kinerja layanan angkutan kereta api, tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian, serta kualitas tata kelola organisasi yang mencakup pengelolaan anggaran, penerimaan negara bukan pajak, akuntabilitas kinerja, dan pengendalian intern pemerintah.

Secara umum hasil evaluasi menunjukkan bahwa sebagian besar indikator kinerja kegiatan berhasil mencapai bahkan melampaui target yang telah ditetapkan dalam dokumen Renstra. Hal ini menunjukkan bahwa strategi, program, serta kegiatan yang dilaksanakan selama periode perencanaan tersebut telah berjalan secara efektif dalam mendukung peningkatan kualitas penyelenggaraan transportasi perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang.

4.1.2 Pengukuran Capaian Indikator Kinerja Kegiatan

Adapun metode pengukuran/perhitungan indikator kinerja kegiatan pada Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang pada akhir periode tahun 2024 diuraikan pada table berikut :

Tabel 4. 1 Metode Perhitungan Indikator Kinerja

Indikator Kegiatan		Satuan	Metode Perhitungan
IK 1	Rasio Konektivitas di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	Rasio	Perbandingan antara jumlah (PKN/PKW/KSN/PELABUHAN/BANDARA) terhubung dengan jumlah (PKN/PKW/KSN/PELABUHAN/BANDARA) terhubung dan belum terhubung
IK 2	Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	%	Perbandingan Jumlah Kategori 1 dan 2 dengan jumlah panjang jalur terukur

Indikator Kegiatan		Satuan	Metode Perhitungan
IK 3	Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	%	Perbandingan jumlah fasilitas operasi persinyalan elektrik dengan persinyalan mekanik
IK 4	Pemenuhan target angkutan kereta api di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	%	Perbandingan antara realisasi komulatif jumlah angkutan (penumpang dan barang) dengan total target jumlah angkutan (penumpang dan barang) (Tahun 2020 s.d 2024)
IK 5	Persentase Tingkat Keselamatan Transportasi perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	%	Perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan tahun berjalan dengan jumlah Perjalanan Kereta api tahun berjalan
IK 6	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran di Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	%	Total Nilai Capaian pada Aplikasi Smart Keuangan

Indikator Kegiatan		Satuan	Metode Perhitungan
IK 7	Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	%	Total Realisasi yang masuk PNBP pada Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang
IK 8	Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	%	Total Penilaian dari Perencana Kinerja (30%), Pengukuran Kinerja (30%), Pelaporan Kinerja (15%), Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal (25%), dan Nilai Akuntabilitas Kinerja(0%).
IK 9	Tingkat Maturitas SPIP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	Level	Total Penilaian dari Penetapan Tujuan (40%), Struktur dan Proses (30%), dan Pencapaian Tujuan SPIP (30%).

4.1.3 Evaluasi Pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan

Evaluasi pencapaian indikator kinerja kegiatan dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan realisasi kinerja yang dicapai selama periode Renstra 2020–2024. Evaluasi ini bertujuan untuk menilai tingkat keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pencapaian kinerja organisasi

Hasil evaluasi menunjukkan bahwa sebagian besar indikator kinerja kegiatan berada pada kategori tercapai bahkan melampaui target yang telah ditetapkan. Beberapa indikator utama seperti kualitas jalur kereta api berdasarkan standar Track Quality Index (TQI), pemenuhan target

angkutan kereta api, serta kualitas pelaksanaan anggaran menunjukkan tren peningkatan kinerja yang cukup signifikan selama periode Renstra.

Selain itu, indikator keselamatan transportasi perkeretaapian juga menunjukkan perkembangan yang positif. Upaya peningkatan pengawasan teknis, pemeliharaan prasarana, serta koordinasi dengan operator kereta api memberikan kontribusi terhadap peningkatan tingkat keselamatan operasional transportasi perkeretaapian. Kondisi ini menunjukkan bahwa sistem pengawasan dan pengendalian keselamatan telah berjalan secara efektif.

4.1.4 Faktor Pendukung Keberhasilan

Keberhasilan pencapaian kinerja selama periode Renstra tidak terlepas dari berbagai faktor pendukung yang berperan penting dalam mendukung pelaksanaan program dan kegiatan organisasi. Salah satu faktor utama adalah konsistensi penerapan manajemen kinerja berbasis hasil yang memastikan bahwa setiap kegiatan yang dilaksanakan memiliki keterkaitan yang jelas dengan sasaran strategis organisasi.

Selain itu, pemanfaatan sistem monitoring dan evaluasi berbasis digital juga memberikan kontribusi yang signifikan dalam meningkatkan efektivitas pengelolaan kinerja organisasi.

Melalui sistem tersebut, proses pengumpulan data kinerja, pemantauan capaian indikator, serta penyusunan laporan kinerja dapat dilakukan secara lebih cepat, akurat, dan terintegrasi.

Faktor lain yang turut mendukung keberhasilan pencapaian kinerja adalah koordinasi yang baik dengan berbagai pemangku kepentingan, termasuk operator kereta api, pemerintah daerah, serta instansi terkait lainnya. Koordinasi yang efektif memungkinkan pelaksanaan program pembangunan perkeretaapian dapat berjalan secara sinergis dan memberikan manfaat yang lebih luas bagi masyarakat.

Komitmen organisasi dalam meningkatkan kualitas pelayanan transportasi perkeretaapian juga menjadi faktor penting dalam mendorong pencapaian kinerja yang optimal. Komitmen tersebut tercermin melalui upaya peningkatan kualitas prasarana, peningkatan kapasitas sumber

daya manusia, serta penerapan standar keselamatan operasional secara konsisten.

4.1.5 Permasalahan dan Tantangan

Meskipun sebagian besar indikator kinerja menunjukkan capaian yang baik, pelaksanaan Renstra 2020–2024 juga menghadapi berbagai tantangan yang perlu menjadi perhatian dalam penyusunan rencana strategis pada periode berikutnya. Salah satu tantangan utama adalah masih terbatasnya rasio konektivitas jaringan perkeretaapian di beberapa wilayah yang berpotensi untuk dikembangkan.

Selain itu, fasilitas operasi perkeretaapian masih perlu terus ditingkatkan. Beberapa fasilitas operasi masih menggunakan teknologi konvensional sehingga diperlukan peningkatan sistem persinyalan dan teknologi operasi untuk mendukung peningkatan kapasitas lintas serta efisiensi operasional.

Tantangan lainnya adalah perlunya penguatan indikator kinerja yang lebih berorientasi pada outcome. Hal ini penting agar pengukuran kinerja organisasi tidak hanya berfokus pada output kegiatan tetapi juga pada dampak yang dihasilkan terhadap peningkatan kualitas layanan transportasi perkeretaapian.

Integrasi antarmoda transportasi juga masih perlu ditingkatkan untuk mendukung konektivitas wilayah secara lebih optimal. Pengembangan sistem transportasi yang terintegrasi akan memberikan kemudahan mobilitas bagi masyarakat serta meningkatkan efisiensi distribusi barang dan jasa.

4.1.6 Analisis Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Renstra 2020–2024

Berdasarkan hasil pengukuran kinerja terhadap sembilan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang selama periode Rencana Strategis Tahun 2020–2024, sebagian besar indikator kinerja kegiatan berhasil mencapai bahkan melampaui target yang telah ditetapkan pada akhir periode Renstra. Capaian tersebut tidak terlepas dari implementasi strategi dan kebijakan pembangunan perkeretaapian yang dilaksanakan secara konsisten melalui berbagai

program dan kegiatan yang terintegrasi antar bidang di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang. Berikut adalah capaian Indikator Kinerja Kegiatan periode 2020-2024 :

IKK1 Rasio Konektivitas di wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

Indikator Rasio Konektivitas di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang menunjukkan capaian yang stabil sepanjang periode Renstra dengan nilai rasio sebesar 0,71 setiap tahun sejak tahun 2020 hingga tahun 2024. Capaian ini menunjukkan bahwa tingkat konektivitas jaringan perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang dapat dipertahankan secara konsisten sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Stabilitas capaian indikator ini merupakan hasil dari pelaksanaan berbagai kebijakan dan strategi pengelolaan prasarana perkeretaapian yang dilakukan secara terpadu antara fungsi perencanaan, pembangunan, pemeliharaan prasarana, serta pengawasan operasional perkeretaapian.

Tabel 4. 2 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 1 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	0.71	0.71	100.0
2021	0.71	0.71	100.0
2022	0.71	0.71	100.0
2023	0.71	0.71	100.0
2024	0.71	0.71	100.0



Gambar 4. 1 Persentase IKK 1 2020-2024

IKK2 Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian

Pada indikator Persentase Pengoperasian Jalur Kereta Api yang Sesuai dengan TQI Kategori I dan II, capaian kinerja menunjukkan tren peningkatan yang cukup signifikan sejak tahun 2021 hingga tahun 2024. Realisasi indikator ini meningkat dari 81% pada tahun 2021 menjadi 93,03% pada tahun 2024, bahkan melampaui target yang telah ditetapkan. Peningkatan ini mencerminkan keberhasilan pelaksanaan kegiatan pemeliharaan dan peningkatan kualitas prasarana jalur kereta api yang dilakukan secara berkelanjutan. Capaian ini merupakan hasil sinergi antara kegiatan pembangunan dan pemeliharaan prasarana dengan kegiatan pengawasan teknis operasional yang dilaksanakan oleh berbagai unit kerja di lingkungan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang.

Tabel 4. 3 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 2 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	-	-	-
2021	81	81	100.0
2022	81	85.02	104.96
2023	89.84	92.04	102.45
2024	92.1	93.03	101.01



Gambar 4. 2 Persentase IKK 2 2020-2024

IKK3 Persentase fasilitas operasi dengan teknologi handal di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

Indikator Persentase Fasilitas Operasi dengan Teknologi Andal menunjukkan capaian yang konsisten selama periode Renstra. Realisasi indikator ini selalu sesuai dengan target yang ditetapkan setiap tahunnya, yang menunjukkan bahwa pengelolaan serta peningkatan fasilitas operasi perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang telah berjalan sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan. Capaian ini juga mencerminkan keberhasilan implementasi kebijakan peningkatan teknologi fasilitas operasi perkeretaapian yang dilaksanakan melalui koordinasi antar bidang teknis yang bertanggung jawab terhadap pengembangan dan pengelolaan sistem operasi perkeretaapian.

Tabel 4. 4 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 3 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	16.9	16.9	100.0
2021	16.9	16.9	100.0
2022	26.97	26.97	100.0
2023	25.3	25.3	100.0
2024	27.71	27.71	100.0



Gambar 4. 3 Persentase IKK 3 2020-2024

IKK4 Pemenuhan target angkutan kereta api di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

Pada indikator Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api, capaian kinerja menunjukkan peningkatan yang sangat signifikan sejak tahun 2021 hingga tahun 2024. Realisasi indikator ini meningkat dari 23,68% pada tahun 2021 menjadi 103,36% pada tahun 2024. Capaian tersebut menunjukkan bahwa kinerja layanan angkutan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang terus mengalami peningkatan. Peningkatan ini tidak terlepas dari keberhasilan pelaksanaan strategi peningkatan kapasitas prasarana perkeretaapian serta optimalisasi operasional layanan kereta api yang dilaksanakan melalui koordinasi yang baik dengan operator perkeretaapian.

Dalam pelaksanaannya, pencapaian indikator kinerja tersebut juga dipengaruhi oleh sinergi dan koordinasi yang baik antara Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang dengan pemangku kepentingan terkait, khususnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) melalui Divisi Regional III Palembang dan Divisi Regional IV Tanjungkarang. Hubungan kerja yang baik dengan kedua divisi regional tersebut mendukung kelancaran koordinasi dalam pelaksanaan kegiatan operasional, pemeliharaan prasarana, serta pengawasan keselamatan perjalanan kereta api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian.

Tabel 4. 5 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 4 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	-	-	-
2021	24.02	23.68	98.58
2022	49.43	54.96	111.19
2023	74.78	79.53	106.35
2024	100	103.36	103.36

**Gambar 4. 4** Persentase IKK 4 2020-2024

IKK 5 Persentase Tingkat Keselamatan Transportasi perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

Indikator Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian menunjukkan dinamika capaian selama periode Renstra. Pada tahun 2021 dan 2022 terjadi penurunan capaian keselamatan transportasi, namun kondisi tersebut terus mengalami perbaikan hingga mencapai kembali tingkat keselamatan sebesar 100% pada tahun 2024. Hal ini menunjukkan bahwa berbagai upaya peningkatan pengawasan teknis, perbaikan prasarana, serta peningkatan standar keselamatan operasional telah memberikan dampak positif terhadap peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian. Peningkatan tersebut juga merupakan hasil dari koordinasi lintas fungsi antara kegiatan pengawasan keselamatan, pemeliharaan prasarana, serta peningkatan kualitas operasi perjalanan kereta api.

Tabel 4. 6 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 5 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	100	100	100.0
2021	100	0	0.0
2022	100	77.78	77.78
2023	100	91.38	91.38
2024	100	100	100.0

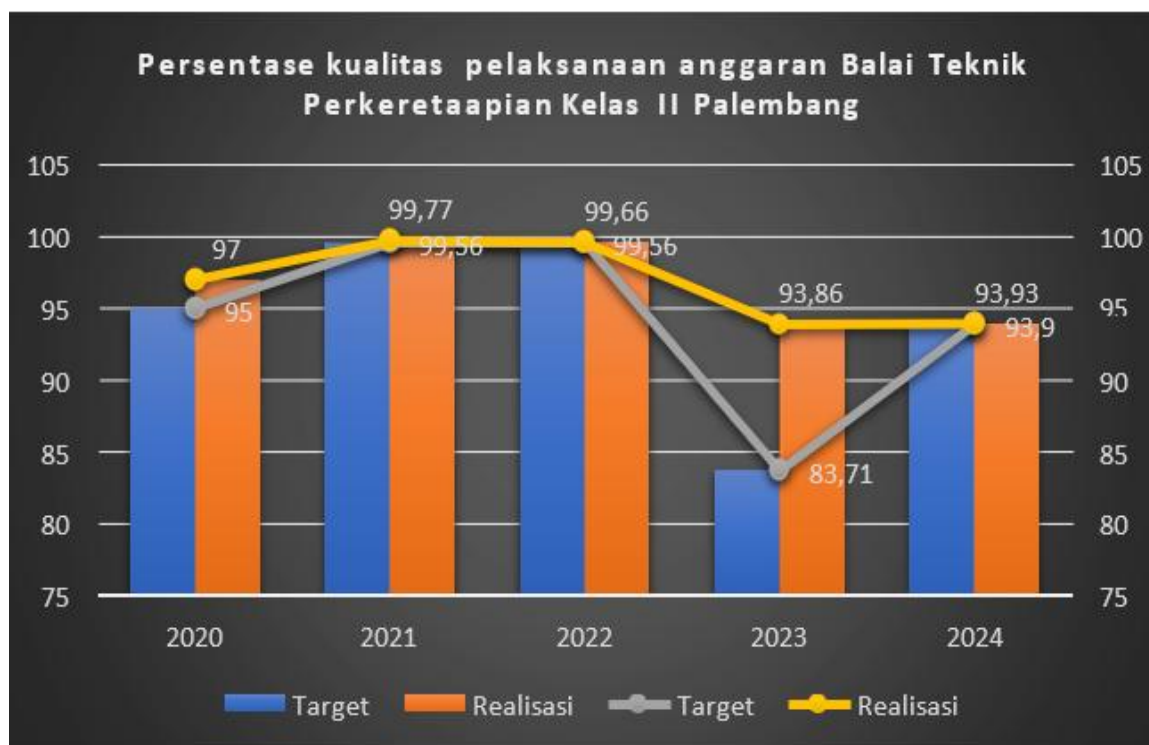
**Gambar 4. 5 Persentase IKK 5 2020-2024**

IKK 6 Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

Indikator Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran menunjukkan capaian yang sangat baik sepanjang periode Renstra dengan realisasi yang selalu melampaui target yang telah ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa pengelolaan anggaran pada Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang telah dilaksanakan secara efektif, efisien, dan akuntabel. Keberhasilan ini tidak terlepas dari koordinasi yang baik antara fungsi perencanaan, penganggaran, pelaksanaan kegiatan, serta monitoring dan evaluasi kinerja yang dilakukan secara berkala.

Tabel 4. 7 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 6 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	95	97	102.11
2021	99.56	99.77	100.21
2022	99.56	99.66	100.1
2023	83.71	93.86	112.13
2024	93.9	93.93	100.03

**Gambar 4. 6 Persentase IKK 6 2020-2024**

IKK 7 Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

Pada indikator Persentase Realisasi PNBP, capaian kinerja juga menunjukkan hasil yang optimal dengan realisasi sebesar 100% pada beberapa tahun pelaksanaan Renstra. Hal ini menunjukkan bahwa pengelolaan penerimaan negara bukan pajak yang menjadi kewenangan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang telah dilaksanakan secara optimal sesuai dengan target yang ditetapkan.

Tabel 4. 8 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 7 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	100	100	100.0
2021	-	-	-
2022	-	-	-
2023	100	100	100.0
2024	100	100	100.0

**Gambar 4. 7** Persentase IKK 7 2020-2024

IKK 8 Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

Indikator Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang menunjukkan capaian yang baik dengan nilai sebesar 81,85 pada tahun 2023 dan 81,50 pada tahun 2024. Capaian ini menunjukkan bahwa implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah telah berjalan dengan baik, meskipun masih diperlukan peningkatan kualitas perencanaan kinerja, pengukuran kinerja, serta evaluasi kinerja organisasi secara lebih komprehensif

Tabel 4. 9 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 8 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	-	-	-
2021	-	-	-
2022	-	-	-
2023	79	81.85	103.61
2024	81.9	81.5	99.51



Gambar 4. 8 Persentase IKK 8 2020-2024

IKK 9 Tingkat Martunitas SPIP Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

Selanjutnya, indikator Tingkat Maturitas SPIP menunjukkan capaian yang sesuai dengan target yang telah ditetapkan dengan nilai level 3 pada tahun 2023 dan 2024. Hal ini menunjukkan bahwa sistem pengendalian intern pemerintah pada Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang telah berjalan secara terstruktur dan terintegrasi dalam proses pengelolaan organisasi serta mendukung peningkatan akuntabilitas kinerja.

Tabel 4. 10 Target, Realisasi, dan Capaian IKK 9 Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Capaian (%)
2020	-	-	-
2021	-	-	-
2022	-	-	-
2023	3	3	100.0
2024	3	3	100.0

**Gambar 4. 9** Persentase IKK 9 2020-2024

Analisis Indikator Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

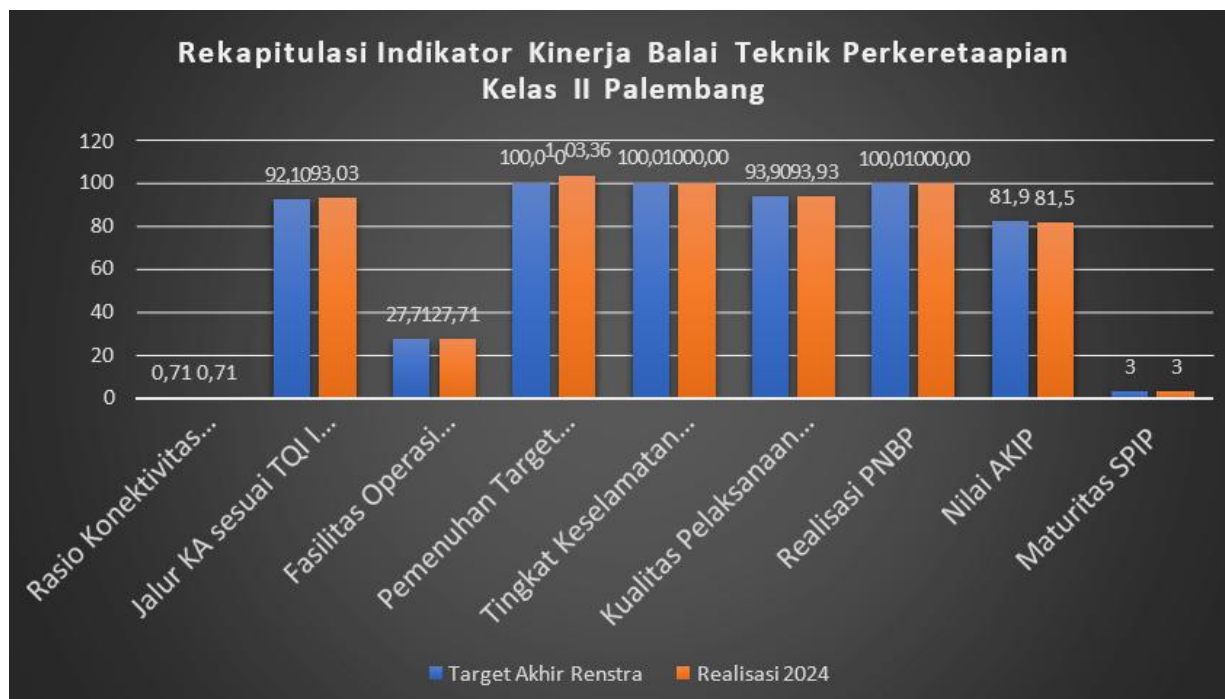
Secara keseluruhan, capaian indikator kinerja kegiatan selama periode Renstra 2020– 2024 menunjukkan bahwa pelaksanaan strategi dan kebijakan pembangunan perkeretaapian di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang telah berjalan secara efektif. Capaian tersebut merupakan hasil dari sinergi berbagai aktivitas lintas bidang (crosscutting) yang melibatkan fungsi perencanaan, pembangunan prasarana, pemeliharaan prasarana, pengawasan keselamatan, serta pengelolaan organisasi. Selain itu, keberhasilan tersebut juga didukung oleh koordinasi yang baik dengan berbagai pemangku kepentingan terkait,

termasuk PT Kereta Api Indonesia (Persero) melalui Divisi Regional III Palembang dan Divisi Regional IV Tanjungkarang.

Hasil evaluasi ini menjadi dasar penting dalam penyusunan arah kebijakan dan strategi pada Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang periode 2025–2029, khususnya dalam upaya meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian, meningkatkan kualitas prasarana dan fasilitas operasi, memperkuat keselamatan transportasi perkeretaapian, serta meningkatkan kualitas tata kelola organisasi yang akuntabel dan berkelanjutan.

Tabel 4. 11 Analisis Indikator Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

No	Indikator Kinerja	Target Akhir Renstra	Realisasi 2024	Status
1	Rasio Konektivitas Wilayah	0,71	0,71	Tercapai
2	Jalur KA sesuai TQI I & II	92,10%	93,03%	Melampaui Target
3	Fasilitas Operasi Teknologi Andal	27,71%	27,71%	Tercapai
4	Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api	100%	103,36%	Melampaui Target
5	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	100%	100%	Tercapai
6	Kualitas Pelaksanaan Anggaran	93,90%	93,93%	Tercapai
7	Realisasi PNBP	100%	100%	Tercapai
8	Nilai AKIP	81,90	81,50	Mendekati Target
9	Maturitas SPIP	3	3	Tercapai



Gambar 4. 10 Rekapitulasi Indikator Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

4.1.7 Kesimpulan Evaluasi Renstra 2020–2024

Secara keseluruhan pelaksanaan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang Tahun 2020–2024 dapat dinilai berhasil. Mayoritas indikator kinerja kegiatan mencapai bahkan melampaui target yang telah ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa strategi dan program yang dilaksanakan telah berjalan secara efektif dalam meningkatkan kualitas prasarana perkeretaapian, keselamatan operasional, kinerja angkutan kereta api, serta kualitas tata kelola organisasi.

Hasil evaluasi ini menjadi landasan penting dalam penyusunan Renstra periode 2025– 2029 sehingga arah kebijakan dan strategi pembangunan ke depan dapat disusun secara lebih tepat sasaran, terukur, dan berorientasi pada peningkatan layanan transportasi perkeretaapian secara berkelanjutan.

4.1.8 Implikasi Hasil Evaluasi terhadap Penyusunan Renstra 2025–2029

Hasil evaluasi pelaksanaan Renstra 2020–2024 menjadi landasan strategis dalam penyusunan Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang periode 2025–2029. Evaluasi tersebut memberikan gambaran

komprehensif mengenai capaian program yang telah dilaksanakan sekaligus mengidentifikasi area yang masih memerlukan peningkatan, sehingga arah kebijakan ke depan dapat dirumuskan secara lebih tepat sasaran dan terukur.

Dalam periode 2025–2029, penguatan berbagai aspek strategis menjadi prioritas utama, mencakup peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian, modernisasi fasilitas operasi berbasis teknologi, serta peningkatan kapasitas prasarana guna mendukung pertumbuhan angkutan kereta api. Sejalan dengan itu, penguatan tata kelola organisasi juga menjadi perhatian serius melalui peningkatan kualitas perencanaan berbasis kinerja, implementasi SAKIP yang lebih efektif, serta optimalisasi sistem pengendalian intern pemerintah sebagai upaya meningkatkan akuntabilitas kinerja secara menyeluruh.

Keberhasilan pelaksanaan program-program strategis tersebut turut ditopang oleh penerapan manajemen risiko yang komprehensif dan sistematis. Mengingat risiko dapat muncul pada berbagai dimensi mulai dari keselamatan, pelayanan, dan konektivitas hingga tata kelola pengelolaan risiko dilakukan dengan melibatkan seluruh unit terkait dan pemangku kepentingan, serta berpedoman pada KM Perhubungan Nomor 69 Tahun 2023 dan kebijakan Bappenas. Pemetaan risiko yang telah disusun berfungsi sebagai panduan dalam mengantisipasi hambatan, memperkuat koordinasi lintas fungsi, dan menjaga pencapaian target pembangunan maupun pelayanan, sehingga penyelenggaraan perkeretaapian dapat berlangsung secara lebih andal, aman, dan optimal dalam mendukung konektivitas serta pelayanan publik yang berkualitas..

4.2 TARGET KINERJA

4.2.1 TARGET KINERJA BERDASARKAN RIPNAS

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 296 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 2128 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebagai dokumen perencanaan mempunyai kedudukan strategis dalam tata aturan perencanaan perkeretaapian nasional. Secara hierarki

dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional ini merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017. Oleh sebab itu, Rencana Induk Perkeretaapian Nasional merupakan dokumen yang tidak terpisahkan dengan Rencana Induk moda transportasi lainnya serta dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.

Tabel 4. 12 Target Kinerja berdasarkan RIPNAS

No	Program	Tahap I (2010- 2014)	Tahap II (2015- 2019)	Tahap III (2020- 2024)	Tahap IV (2025- 2030)	Tahap V (>2030)
1	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api Antar kota					
	Jambi – Betung					
	Betung – Simpang					
	Tarahan – Bakauheni					
	Tanjungenim – Tanjung Api api					
	<i>Shortcut</i> Tanjung Enim – Baturaja, Sumsel					
	<i>Shortcut</i> Tegineneng – Tarahan, Lampung					
	Double Track Kertapati – Prabumulih					
2	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api Regional					
	Patungraya (Palembang, Betung, Indralaya, Kayuagung)					
3	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api Perkotaan					
	Palembang					
	Bandar Lampung					

No	Program	Tahap I (2010- 2014)	Tahap II (2015- 2019)	Tahap III (2020- 2024)	Tahap IV (2025- 2030)	Tahap V (>2030)
4	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api Bandara (Kota menuju Bandara)					
	SM Badaruddin II (Palembang)					
5	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api Menuju Pelabuhan (menghubungkan wilayah sumberdaya alam dan kawasan produksi dengan pelabuhan)					
	Tanjung Api – api (Sumatera Selatan)					
	Panjang (Lampung)					
	Bakauheni (Lampung)					
	Tarahan (Lampung)					
6	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api Cepat (Kereta Api Kecepatan Tinggi)					
7	Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api yang menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera (interkoneksi)					
8	Peningkatan Kapasitas Jaringan KA melalui Pembangunan Elektrifikasi Jalur KA					
	Perkotaan Palembang					
9	Reaktivasi dan Peningkatan (Revitalisasi) Jalur KA					
	Panjang - Pidada					

No	Program	Tahap I (2010- 2014)	Tahap II (2015- 2019)	Tahap III (2020- 2024)	Tahap IV (2025- 2030)	Tahap V (>2030)
10	Pengembangan Layanan Kereta Api Perintis di Pulau Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua.					
11	Pengembangan kawasan stasiun menjadi kawasan berbasis TDD					
12	Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Umum dalam bentuk Layanan KA Perintis dan Public Service Obligation (PSO)					
13	Pengadaan Sarana Perkeretaapian					
14	Pengembangan sistem penyimpanan (termasuk pergudangan) material serta peralatan pengujian dan perawatan prasarana perkeretaapian di Pulau Jawa dan Sumatera					

4.2.2 TARGET KINERJA BERDASARKAN RPJMN TAHUN 2025-2029

Di dalam Lampiran III Rencana Pemabngunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tAHUN 2025-2029, terdapat matriks kinerja berupa daftar indikator dan target capaiannya yang diamanatkan kepada Kementerian Perhubungan yang terdiri dari 36 Indikator Kinerja dalam RPJMN 2025-2029 yang mana 31 indikator kinerja diukur langsung oleh Kementerian Perhubungan (Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas, dan (ii) Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas) dan 5 indikator kinerja diukur oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.

Indikator RPJMN 2025-2029 yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan merupakan indikator yang bersifat strategis yang menjadi dukungan Kementerian Perhubungan terhadap Prioritas Nasional (PN) 3

dan 5 sebagai implementasi dari Asta Cita 2025-2029 nomor 3 dan 5. Indikator ini terdiri dari Indikator Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang harus dimuat di dalam Indikator di level Kementerian Perhubungan, Unit Kerja Eselon I, II dan Unit Pelaksana Teknis serta harus dilakukan pengukuran indikator tersebut oleh Kementerian Perhubungan dan dilaporkan secara berkala kepada Presiden melalui Kementerian PPN/Bappenas.

Target kinerja yang sesuai dengan RPJMN Tahun 2025-2029 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 13 Target Kinerja berdasarkan RPJMN 2025-2029

No	Nama Program/Kegiatan/KRO/RO(PROYEK)
1	Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian (IMO)
2	Penanganan Perlintasan Sebidang

4.2.3 TARGET KINERJA BERDASARKAN RENSTRA KEMENHUB

Sesuai arahan dalam Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 (Sub Bab 2.2.3) yang secara konsisten berpasangan satu-satu dengan Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 atau yang dikenal sebagai Astacita, maka Kementerian Perhubungan berkomitmen mendukung semua Astacita dalam program dan kegiatan yang akan dilaksanakan selama periode 2025-2029.

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025), Astacita Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 diterjemahkan menjadi Prioritas Nasional (PN) seperti yang dijelaskan pada Gambar 2.3. Meskipun dalam RPJMN 2025-2029 dukungan Kementerian Perhubungan hanya pada PN3 dan PN5 yang terdapat sasaran yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan untuk menjadi koordinator dan/atau pengampu (lihat Tabel 4.3), namun pada PN/Astacita lainnya terdapat beberapa Program Prioritas/Kegiatan Prioritas/Proyek Prioritas yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan yang berkesesuaian dengan lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan baik secara langsung maupun tidak langsung.

Program prioritas nasional Kementerian Perhubungan terdiri dari: (1) Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi yang berkaitan dengan

pendidikan dan pelatihan dibidang transportasi serta (2) Program Infrastruktur Konektivitas yang berkaitan dengan kegiatan pembangunan transportasi darat, laut, udara, perkeretaapian, integrasi dan transportasi Jabodetabek serta kebijakan transportasi.

Target Kinerja berdasarkan pada Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 14 Target Kinerja berdasarkan Renstra Kementerian Perhubungan

No	Program Kegiatan	Program Prioritas Nasional
1.	Perkeretaapian	Peningkatan Jalur KA, stasiun KA, underpass, elektrifikasi, telekomunikasi, fasilitas operasi.
2.	(Pengampu/Pelaksana:	Penggantian/peningkatan jembatan KA
3.	Direktorat Jenderal	IMO
4.	Perkeretaapian)	Penanganan perlintasan sebidang, amblesan/longsoran, rintang jalan

4.2.4 TARGET KINERJA BERDASARKAN RENSTRA DJKA Tahun 2025-2029

Berdasarkan Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Indikator Kinerja Program (IKP) adalah alat ukur yang mengidentifikasi keberhasilan pencapaian hasil (outcome) dari suatu program di Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Tabel 4. 15 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
				2025	2026	2027	2028	2029
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	IKP 1 Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Rasio	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,47
SP1 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	IKP2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian	Nilai	93,25	93,50	93,75	95,00	96,25	97,50
	IKP3 Persentase On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api	%	96,19	96,20	96,25	96,30	96,40	97,00
	IKP4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api	%	-	19,00	40,00	60,00	80,00	100,00
SP3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	IKP5 Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	%	99,99	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
SP4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	IKP6 Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	%	-	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Sesuai dengan Kegiatan dan Arah Pembangunan Kewilayahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029 yang tercantum dalam RENSTRA Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 16 Target Kinerja berdasarkan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

No	Kegiatan	Tahun
1.	Peningkatan Persinyalan Elektrik KA Lintas Tarahan - Martapura Tahap I (Sta. Tj. Karang, Sta. Labuan Ratu, Sta. Gedung Ratu, Sta. Rejosari)	2026 – 2027
2.	Peningkatan Persinyalan Elektrik KA Lintas Tarahan - Martapura Tahap II (Sta. Rengas, Sta. Sukamenanti, Posblok Garuntang, Sta. Tarahan)	2027 – 2028
3.	Peningkatan Jalur KA, Penanganan Rintang Jalan dan Peningkatan 2 Unit Jembatan KA Lintas Tarahan – Tanjung Enim	2025

4.2.5 TARGET KINERJA BALAI TEKNIK PERKERETAAPIAN KELAS II PALEMBANG

Sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029, Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029, Target Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang dapatp dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. 17 Target Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

No	Kegiatan	Tahun
1.	Peningkatan Persinyalan Elektrik KA Lintas Tarahan - Martapura Tahap I (Sta. Tj. Karang, Sta. Labuan Ratu, Sta. Gedung Ratu, Sta. Rejosari)	2026 – 2027

No	Kegiatan	Tahun
2.	Peningkatan Persinyalan Elektrik KA Lintas Tarahan - Martapura Tahap II (Sta. Rengas, Sta. Sukamenanti, Posblok Garuntang, Sta. Tarahan)	2027 – 2028
3.	Peningkatan Jalur KA, Penanganan Rintang Jalan dan Peningkatan 2 Unit Jembatan KA Lintas Tarahan – Tanjung Enim	2025

4.3 KERANGKA PENDANAAN

Dalam rangka mencapai keberhasilan tujuan dan sasaran program Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang menggunakan indikator kinerja yang merujuk pada program Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan pendanaan dari berbagai sumber. Indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran Balai teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang Tahun 2025-2029 terangkum dalam tabel berikut :

Tabel 4. 18 Kerangka Pendanaan Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang

No	Komponen	Satuan	Sub komponen	RM 2025	RM 2026	RM 2027	RM 2028	RM 2029	Total RM
1.	Studi Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Lintas Tarahan Prabumulih	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
2.	Studi Pembangunan Jalur kereta api Palembang-Betung-Jambi	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
3.	DED Pembangunan jalur ganda KA antara Cempaka-Rejosari (Cempaka - Kotabumi sudah <i>double track</i>)	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
4.	Amdal Pembangunan jalur ganda KA antara Cempaka-Rejosari (Cempaka - Kotabumi sudah <i>double track</i>)	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
5.	DED Pembangunan jembatan KA double track antara Cempaka - Rejosari tahun 2016	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
6.	DED Persinyalan KA double track antara	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						

No	Komponen	Satuan	Sub komponen	RM 2025	RM 2026	RM 2027	RM 2028	RM 2029	Total RM
	Cempaka - Rejosari tahun 2016								
7.	DED Pembangunan Double Track Antara Giham - Martapura Lintas Tarahan - Tanjung Enim	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
8.	Penyusunan Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah Palembang - Betung - Jambi	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
9.	DED Sistem Persinyalan Elektrik di Wilayah Sumsel (Pekerjaan Persinyalan Elektrik Kertapati Tahun 2012)	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
10.	DED Peningkatan Jembatan BH 502 Lintas Tarahan - Prabumulih	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
11.	DED Peningkatan Jembatan BH 615 Lintas Tarahan - Prabumulih	Paket	Penyusunan Kajian Kebijakan						
12.	Pengadaan/Penertiban Lahan	Paket	Sertifikasi dan Pengamanan Aset Balai	-	-	-	-	-	-

No	Komponen	Satuan	Sub komponen	RM 2025	RM 2026	RM 2027	RM 2028	RM 2029	Total RM
			Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang						
13.	Pengadaan/Penertiban Lahan	Paket	Pembangunan dan Supervisi Kantor Operasional Satuan Pelayanan		1,800,000	1,800,000	1,800,000		5,400,000
14.	Peningkatan Persinyalan	Paket	Peningkatan Persinyalan KA Mekanik menjadi Elektrik						
15.	Peningkatan Persinyalan	Paket	Peningkatan Persinyalan KA Mekanik menjadi Elektrik						
16.	Peningkatan Persinyalan	Paket	Peningkatan Persinyalan KA Mekanik menjadi Elektrik						
17.	Peningkatan Jalur KA	Km'sp	Peningkatan Jalur KA	-					-
18.	Pengoperasian dan Perawatan/rehabilitasi jalur, jembatan, stasiun dan fasilitas operasi kereta api	Paket	Sertifikasi (Uji Riksa) di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang						-
19.	Pengoperasian dan Perawatan/rehabilitasi jalur, jembatan, stasiun	Paket	Pengoperasian dan Perawatan/rehabilitasi jalur, jembatan, stasiun dan fasilitas operasi kereta api	6,450,528	7,095,581	7,805,139	8,585,653	9,444,218	39,381,118

No	Komponen	Satuan	Sub komponen	RM 2025	RM 2026	RM 2027	RM 2028	RM 2029	Total RM
	dan fasilitas operasi kereta api								
20.	Pengoperasian dan Perawatan/rehabilitasi jalur, jembatan, stasiun dan fasilitas operasi kereta api	Paket	Pengoperasian dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian milik negara BTP Kelas II Palembang	232,254,740	255,480,214	281,028,235	309,131,059	340,044,165	1,417,938,413
21.	Perawatan Prasarana Perkeretaapian	Unit	Peningkatan Jembatan KA						
22.	Perawatan Prasarana Perkeretaapian	Unit	Peningkatan Jembatan KA						
23.	Perawatan Prasarana Perkeretaapian	Paket	Penanganan Rintang Jalan KA	6,475,429					6,475,429
24.	Perawatan Prasarana Perkeretaapian	Paket	Penanganan Daerah Rawan						
25.	Perawatan Prasarana dan Keselamatan Perkeretaapian	Paket	Penanganan perlintasan sebidang di Wilayah Sumatera Bagian Selatan	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	10,000,000
26.	Dukungan Penyelenggaraan Tugas dan Fungsi Unit	Unit	Perawatan Rescue Car	100,000	200,000	300,000	400,000	500,000	1,500,000
27.	Pengadaan Kendaraan Bermotor	Paket	Pengadaan Kendaraan Bermotor		520,000	620,000	720,000	820,000	2,680,000

No	Komponen	Satuan	Sub komponen	RM 2025	RM 2026	RM 2027	RM 2028	RM 2029	Total RM
28.	Pelayanan Organisasi, Tata Laksana, dan Reformasi Birokrasi	Layanan	Administrasi Satuan Pelayanan dan <i>General Medical Checkup</i>		866,673	1,040,008	1,248,009	1,497,611	4,652,301
29.	Pelayanan Rumah Tangga	Layanan	Administrasi Kegiatan Kantor	1,501,693	1,600,000	1,700,000	1,800,000	1,900,000	8,501,693
30.	Gaji dan Tunjangan	Layanan	Pembayaran Gaji, Honorarium, Tunjangan dan Vakasi	11,342,346	13,610,815	16,332,978	19,599,574	23,519,489	84,405,202
31.	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	Layanan	Operasional dan Pemeliharaan Kantor	6,571,353	7,885,624	9,462,748	11,355,298	13,626,358	48,901,380
32.	Perawatan Fasilitas Perkantoran	Paket	Pengadaan Alat untuk Menunjang Monitoring dan Evaluasi di Lapangan		1,560,000	270,000	1,160,000	280,000	3,270,000
33.	Pembangunan Gedung dan Bangunan	Paket	Pengadaan Rumah Dinas Pimpinan dan Mess Karyawan		1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	6,000,000
34.	Pengelolaan Perencanaan dan Pemantauan Evaluasi Perkeretaapian	Layanan	Penyusunan Laporan Pemantauan/Pengawasan Evaluasi Perkeretaapian	5,121,386	5,633,525	6,196,877	6,816,565	7,498,221	31,266,574
35.	Pengelolaan Keuangan	Layanan	TIM SAK/TIM SABMN/Laporan SIMAK BMN	723,767	800,000	900,000	1,000,000	1,100,000	4,523,767

No	Komponen	Satuan	Sub komponen	RM 2025	RM 2026	RM 2027	RM 2028	RM 2029	Total RM
36.	Pengelola Kepegawaian	Layanan	Penyusunan Laporan Pengelolaan Kepegawaian dan arsiparis	415,717	665,717	732,289	805,518	886,069	3,505,310
37.	Pengadaan Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi	Unit	Perangkat Data dan Komunikasi	170,000	270,000	370,000	470,000	570,000	1,850,000
38.	Pengadaan Software	Unit	Pengadaan Software	148,542	248,500	348,500	448,500	548,500	1,742,542
				2,391,295,002	2,430,518,348	2,478,098,474	2,531,441,875	2,585,246,331	12,416,600,030

BAB V PENUTUP

Dalam mengimplementasikan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian, sesuai dengan Permen PPN/Bappenas No 10 tahun 2023, maka langkah selanjutnya bagi Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang adalah melakukan proses penyesuaian Renstra Balai dengan melakukan sinkronisasi terhadap progres penyiapan RPJMN 2025-2029, Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, serta arahan Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029.

Berbagai target yang ditetapkan dalam rencana pembangunan dan kinerja maupun rencana pembiayaan/pendanaan yang dimuat di dalam dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang tahun 2025-2029 ini secara umum masih bersifat indikatif, sehingga diperlukan pendetailan lebih lanjut dalam perencanaan kinerja dan anggaran tahunan Balai.

Dalam pelaksanaan kegiatan yang tercantum di dalam Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang, dibutuhkan pembiayaan yang cukup besar yang tidak dapat terpenuhi seluruhnya oleh APBN. Oleh karena itu, kebutuhan pembiayaan/pendanaan alternatif harus diupayakan oleh Balai melalui dorongan skema pendanaan swasta, skema KPBU, maupun skema lainnya.

Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang Tahun 2025-2029 menjadi acuan bagi seluruh Satuan Kerja dan unit di lingkungan Balai dalam menyusun rencana kerja masing-masing. Dalam implementasi program dan kegiatan tahunan, Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang diharapkan menyusun Rencana Kerja (Renja) serta Rencana Kegiatan dan Anggaran (RKA) dengan mengacu pada prioritas kebijakan dalam dokumen ini.

Kinerja Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang selama tahun 2025-2029 akan dinilai berdasarkan ketercapaian kegiatan dan kinerja sesuai dokumen Renstra ini. Pimpinan Balai diwajibkan mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan target dalam dokumen Renstra ini.

Dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang Tahun 2025-2029 dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan mendasar pada lingkungan strategis wilayah Sumatera Bagian Selatan yang mengharuskan penyesuaian arah kebijakan lima tahun ke depan.

Pelaksanaan evaluasi dokumen Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang dilakukan pada periode pertengahan masa berlaku untuk mengukur keberhasilan target kinerja, serta menyesuaikan daftar kegiatan guna mencapai target akhir periode 2029.

Evaluasi tahunan terhadap implementasi Renstra Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang dilaporkan dalam bentuk dokumen Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) periode tahun berjalan. Dokumen ini disampaikan kepada Menteri Perhubungan untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal sebagai bagian dari penilaian capaian Balai.