



# LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH

## BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN



**TAHUN 2019**

**BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN**

**Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta 10110**

**<http://www.balitbanghub.dephub.go.id>**



@balitbanghub151



Balitbanghub

## KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kita panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena atas izin dan rahmat-Nya penyusunan "**Laporan Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2019**" dapat diselesaikan.

Laporan ini merupakan wujud transparansi dan akuntabilitas sebagai bentuk pertanggungjawaban Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dalam rangka terselenggaranya *good governance and clean government*.

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Peraturan Menteri PAN dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja, dan Tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan sebagai salah satu unit kerja Eselon I di lingkungan Kementerian Perhubungan menyusun Laporan Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2019 sebagai wujud pertanggungjawaban dan komitmen dalam penyelenggaraan pemerintahan yang profesional, bersih, dan akuntabel guna mendukung akuntabilitas Kementerian Perhubungan di bidang penelitian dan pengembangan.

Laporan Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2019 berisikan program dan kegiatan penelitian dan pengembangan yang dilaksanakan selama kurun waktu Tahun 2019 sebagai bentuk implementasi Rencana Strategis Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2015-2019. Pengukuran pencapaian kinerja dilakukan dengan membandingkan antara target yang telah ditetapkan dengan hasil yang dicapai. Selain itu, Laporan Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan 2019 juga memuat capaian kinerja dan analisis yang digunakan untuk meningkatkan perencanaan dan kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan di masa yang akan datang.

Jakarta, Februari 2020

KEPALA  
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
PERHUBUNGAN

Ir. UMIYATUN HAYATI TRIASTUTI, M.S.c

Pembina Utama (IV/e)

NIP. 19610323 198811 2 001

## RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan Kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 ini merupakan laporan pertanggungjawaban kegiatan dan anggaran yang berisi informasi tentang keberhasilan maupun kegagalan pencapaian sasaran strategis yang telah ditetapkan. Badan Litbang Perhubungan merupakan unit kerja penunjang Kementerian Perhubungan yang memiliki tugas dan fungsi menyelenggarakan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi. Keberhasilan pelaksanaan program penelitian dan pengembangan didukung oleh unit kerja Eselon II di lingkup Badan Litbang Perhubungan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan terdiri dari Sekretariat Badan Litbang Perhubungan, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan, serta Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara.

Pada Tahun 2018, terdapat penyempurnaan Renstra Kemenhub yang ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 881 Tahun 2018. Sehubungan dengan akan berakhirnya Renstra Kemenhub periode 2015 – 2019, Kementerian Perhubungan tidak akan melakukan Revisi terhadap Kepmenhub Nomor KP. 881 Tahun 2018 tentang Reviu Renstra Kemenhub Tahun 2015 – 2019, namun dengan adanya perubahan Indikator Kinerja Utama (IKU) berorientasi outcome dapat diakomodir dalam Reviu Renstra dan Revisi Perjanjian Kinerja masing-masing Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Badan Litbang Perhubungan pada Mei 2019 melakukan perubahan pada indikator kinerja sebagai tindak lanjut hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kemenpan RB yang mengamanatkan bahwa Indikator Kinerja Utama (IKU) harus berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan. Dari sepuluh Indikator Kinerja Utama (IKU) di awal tahun 2019 berubah menjadi hanya dua Indikator Kinerja Utama (IKU), yaitu Prosentase Penelitian yang Dimanfaatkan Sebagai Rekomendasi Kebijakan dan Prosentase Pemanfaatan Hasil Penelitian pada (t-2), t adalah tahun Indikator Kinerja Utama (IKU). Indikator Kinerja Utama (IKU) Revisi tersebut yang menjadi dasar analisa capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019.

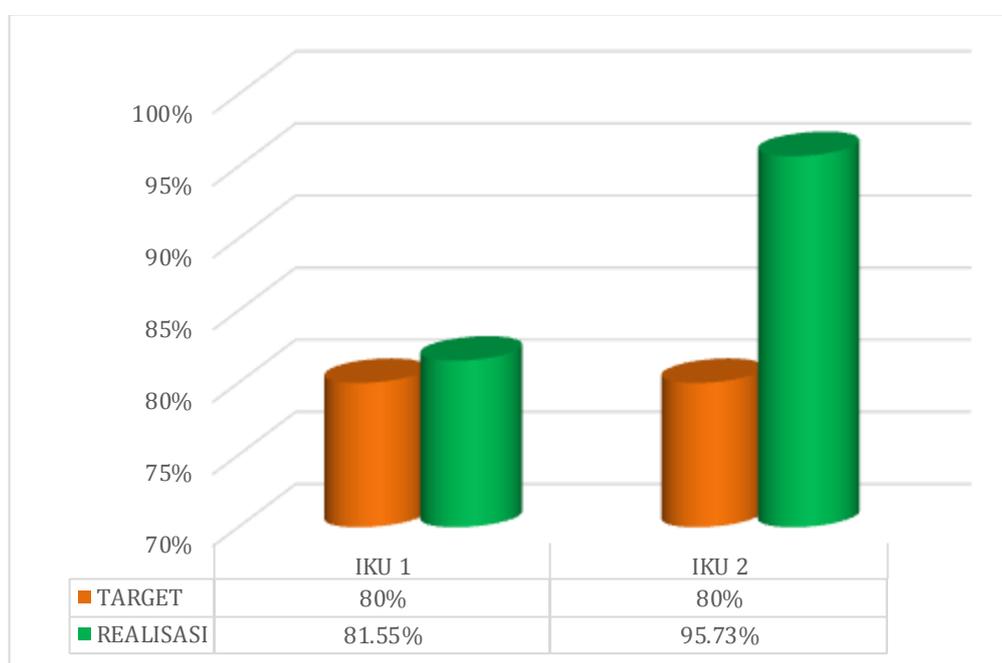
### A. Pencapaian Kinerja

Pengukuran capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 dilakukan dengan cara membandingkan antara target (rencana) dan realisasi Indikator Kinerja Utama (IKU). Rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 untuk dua IKU sebesar 110,80%. Rata-rata capaian kinerja ini meningkat bila dibandingkan dengan dua IKU yang sama pada tahun 2018 dengan rata-rata capaian kinerja sebesar 101,78%.

Pencapaian kinerja pada *Stakeholder Perspective* diwujudkan melalui dua indikator kinerja, yaitu:

- a. Prosentase penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan. Sebanyak 137 rekomendasi kebijakan terealisasi dari total 168 penelitian yang dikerjakan Badan Litbang Perhubungan di tahun 2019 atau sekitar 81,55% melebihi target semula, yaitu 135 rekomendasi kebijakan atau 80% dengan capaian kinerja sebesar 101,94%. Angka capaian kinerja ini diperoleh dari prosentase realisasi kinerja hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan sampai Tahun 2019 dibandingkan dengan prosentase target Tahun 2019.
- b. Target prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU pada Tahun 2019 sebesar 80% dapat direalisasikan sebesar 95,73% dengan capaian kinerja sebesar 119,66%. Angka capaian kinerja ini diperoleh dari prosentase realisasi kinerja pemanfaatan hasil penelitian (t-2) sampai dengan tahun 2019 dibagi dengan target prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2) tahun 2019.

Dengan demikian, capaian kinerja pada *Stakeholder Perspective* menunjukkan capaian kinerja baik, dengan nilai sebesar 110,80%.

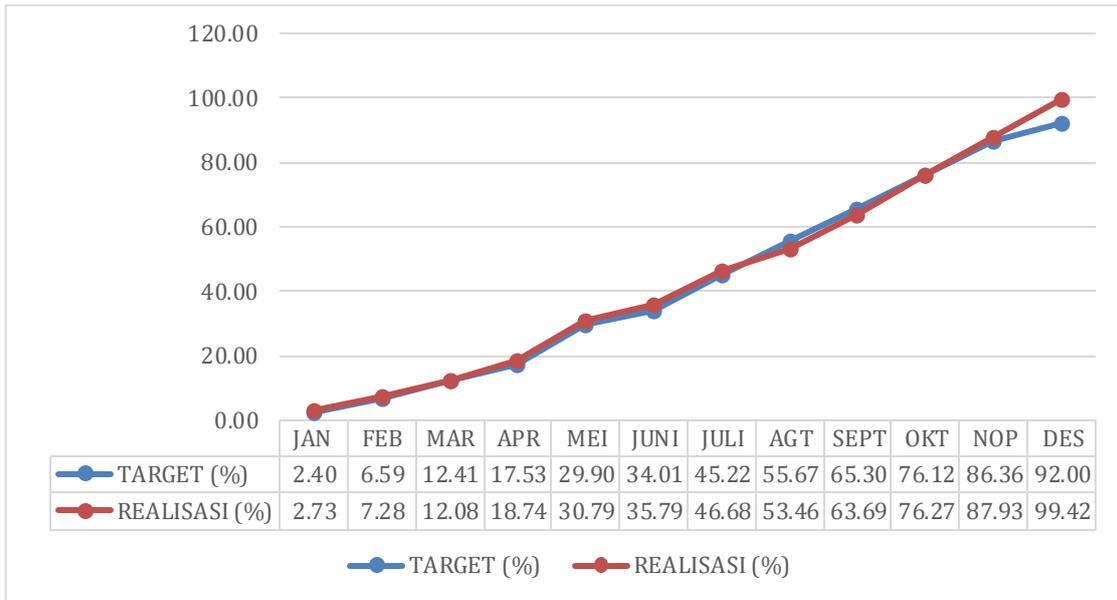


**Gambar 1. Grafik Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

## B. Kinerja Anggaran

Anggaran Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2019 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp. 138.253.242.000,00, dengan rencana daya serap akhir tahun sebesar 92%. Pada 23 April 2019 terdapat penambahan anggaran Badan Litbang Perhubungan sebesar Rp 6.081.484.000,00 untuk Belanja Pegawai dan Belanja Barang Mengikat sehingga Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 berdasarkan pagu revisi sebesar Rp144.334.726.000,00.

Realisasi Tahun 2019 sebesar Rp 143.502.285.892,00 atau 99,42%. Anggaran yang tidak terserap sebesar Rp 832.440.108,00 atau 0,58%. Kurang optimalnya realisasi serapan anggaran sebagian besar berasal dari belanja pegawai dikarenakan kelebihan gaji dan tunjangan kinerja, disebabkan adanya mutasi pegawai dan pegawai yang meninggal dunia.



Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Sekretariat Badan Litbang Perhubungan

**Gambar 2. Grafik Daya Serap Anggaran Badan Litbang Tahun 2019**

# DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Ringkasan Eksekutif	ii
Daftar Isi	v
Daftar Tabel	vi
Daftar Gambar	vii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tugas dan Fungsi	2
1.3 Sumber Daya Manusia	4
1.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan	9
1.5 Sistematika Laporan	14
<b>BAB II PERENCANAAN KINERJA</b>	<b>15</b>
2.1 Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan 2015 - 2019	15
2.2 Perjanjian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2018	19
<b>BAB III AKUNTABILITAS KINERJA</b>	<b>20</b>
3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja	20
3.2 Pengukuran dan Analisis Capaian Kinerja Tahun 2019	20
3.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2019 terhadap Target Tahun 2019	22
3.2.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 Terhadap Realisasi Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2018	30
3.2.3 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015 - 2019 Terhadap Target Kinerja Reviu Renstra Tahun 2015 -2019	32
3.2.4 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2019 Terhadap Dokumen Reviu Renstra 2015-2019	42
3.3 Analisis Efisiensi Sumber Daya	43
3.4 Capaian Keberhasilan Badan Litbang Perhubungan Lainnya	50
3.5 Realisasi Anggaran Tahun 2019	58
<b>BAB IV PENUTUP</b>	<b>62</b>
4.1 Kesimpulan	62
4.2 Saran dan Tindak Lanjut	65
<b>BAB V LAMPIRAN</b>	<b>67</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Perkembangan Jumlah Pegawai Tahun 2015-2019	4
Tabel 1.2	Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2019	5
Tabel 1.3	Komposisi Peneliti Berdasarkan Jabatan dan Bidang Penelitian Tahun 2019	7
Tabel 1.4	Catatan Pemberian <i>Reward</i> kepada Pegawai di lingkungan Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	8
Tabel 1.5	Catatan Pemberian <i>Punishment</i> kepada Pegawai di lingkungan Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	9
Tabel 2.1	Target dan Indikator Kinerja dalam <i>Review</i> Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019	18
Tabel 3.1	Capaian Sasaran dan Indikator Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	22
Tabel 3.2	Target dan Realisasi Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan IKU I Tahun 2019	23
Tabel 3.3	Rekapitulasi Rekomendasi Kebijakan Menurut Bidang Penelitian	23
Tabel 3.4	Daftar Pendidikan dan Pelatihan Tahun 2019	26
Tabel 3.5	Target dan Realisasi Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan IKU 2 Tahun 2019	30
Tabel 3.6	Perbandingan Sasaran Strategi dan Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2016, 2017,2018 dan 2019	34
Tabel 3.7	Perbandingan Realisasi Capaian Kinerja Tahun 2015-2018 Berdasarkan Reviu Renstra Tahun 2018	39
Tabel 3.8	Perbandingan Realisasi Capaian Kinerja Tahun 2015-2019 Berdasarkan Reviu Renstra Tahun 2019	40
Tabel 3.9	Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2019 Terhadap Target <i>Review</i> Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019	42
Tabel 3.10	Data Target dan Realisasi Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	43
Tabel 3.11	Tingkat Penyerapan Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 per Bulan	44
Tabel 3.12	Perhitungan Analisis Efisiensi	45
Tabel 3.13	Rencana Penarikan Dana Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 per Bulan	46
Tabel 3.14	Nilai Konsistensi Penyerapan Anggaran per Bulan Tahun 2019	47
Tabel 3.15	Daftar Pemenang Temu Karya Penelitian Tahun 2019	56
Tabel 3.16	Perkembangan Pagu Anggaran Badan Litbang Perhubungan 2015-2019	58
Tabel 3.17	Pagu Anggaran Perjenis Belanja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	59
Tabel 3.18	Pagu Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	59
Tabel 3.19	Capaian Daya Serap Perjenis Belanja Tahun 2019	60
Tabel 3.20	Capaian Daya Serap Perprogram Kegiatan Tahun 2019	61
Tabel 3.21	Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKU Tahun 2019	61
Tabel 4.1	Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	62
Tabel 4.2	Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 Dibandingkan Dengan Tahun 2018	63
Tabel 4.3	Pencapaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 Dengan Reviu Renstra 2015-2019	63

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Struktur Organisasi Badan Litbang Perhubungan	3
Gambar 1.2	Komposisi Jumlah Pegawai Tahun 2019	5
Gambar 1.3	Jumlah Peneliti Badan Litbang Tahun 2015-2019	6
Gambar 1.4	Perkembangan Peneliti Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan Jenjang Jabatan Tahun 2015 - 2019	7
Gambar 2.1	Peta Strategis Badan Litbang Perhubungan 2015-2019	18
Gambar 3.1	Komposisi Stakeholder Penerima Rekomendasi Kebijakan	24
Gambar 3.2	Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 1 Terhadap Target Kinerja Tahun 2018 - 2019	31
Gambar 3.3	Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 2 Terhadap Target Kinerja Tahun 2018 - 2019	31
Gambar 3.4	Grafik Perbandingan Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 dengan Tahun 2018	32
Gambar 3.5	Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 1 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2019	41
Gambar 3.6	Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 2 Terhadap Target Kinerja Tahun 2017-2019	41
Gambar 3.7	Penganugerahan Sertifikat ISO 9001:2015 dari TÜV NORD Indonesia dan NQA Indonesia kepada Badan Litbang Perhubungan	50
Gambar 3.8	Penganugerahan Penghargaan dari Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan kepada Badan Litbang Perhubungan	51
Gambar 3.9	Pemberian Hadiah Kepada Para Pemenang Seminar <i>Call for Paper</i>	52
Gambar 3.10	Pelaksanaan FKK Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	54
Gambar 3.11	Pelaksanaan Rakornis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019	55
Gambar 3.12	Para Pemenang Temu Karya Tahun 2019	56
Gambar 3.13	Pelaksanaan IC-TRI Tahun 2019	57
Gambar 3.14	Perkembangan Pagu Anggaran Tahun 2015 - 2019	58
Gambar 3.15	Perkembangan Daya Serap Tahun 2015 - 2019	58

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. LATAR BELAKANG

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban setiap instansi pemerintah dalam mewujudkan *good governance* dan *clean government* sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Penyusunan laporan akuntabilitas kinerja merupakan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan/ kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan para pemangku kepentingan dalam rangka mencapai misi organisasi secara terukur dengan sasaran/ target kinerja yang telah ditetapkan melalui laporan kinerja instansi pemerintah yang disusun secara periodik.

Pelaporan kinerja bertujuan memberikan informasi capaian kinerja yang terukur kepada pemberi mandat atas rencana kinerja yang telah diperjanjikan dengan target yang diinginkan untuk tercapai. Penyusunan laporan kinerja Badan Litbang Perhubungan berpedoman pada petunjuk teknis penyusunan laporan kinerja yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan tata Cara *Review* atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah.

Badan Litbang Perhubungan telah melaksanakan program kerja dan anggaran berbasis kinerja sebagai bagian dari pelaksanaan Sistem Akuntansi Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Kementerian Perhubungan. Laporan Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 pada dasarnya adalah bentuk pertanggungjawaban atas kewenangan instansi yang disertai dengan pemberdayaan sumber daya dalam pencapaian misi dan visi organisasi. Penyusunan laporan kinerja mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Kementerian Perhubungan pada pertengahan tahun 2018 melakukan penajaman penyempurnaan dokumen Rencana Strategis 2015-2019 dalam rangka penyesuaian dengan berbagai perkembangan kebijakan tingkat nasional yang telah ditetapkan oleh Presiden RI di bidang pembangunan infrastruktur. Penyesuaian kebijakan tersebut dituangkan dalam dokumen *Review* Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2015-2019 yang telah disahkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 881 Tahun 2018. Namun, tahun 2019 Badan Litbang Perhubungan kembali menyusun *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019. Hal ini sebagai tindak lanjut hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Kemenpan-RB) yang mengamanatkan bahwa IKU harus berorientasi *Outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan.

Penyempurnaan dokumen Rencana Strategis 2015-2019 diawali dengan penyusunan *review* indikator kinerja di lingkungan Badan Litbang Perhubungan. Selanjutnya revisi indikator tersebut ditetapkan dalam Surat Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor SK 98 Tahun 2019 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

Lingkup penyusunan Laporan Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 adalah gambaran kondisi obyektif atas evaluasi pencapaian kinerja Badan Litbang Perhubungan berdasarkan realisasi capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) dan/atau Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2019 yang telah ditetapkan. Berangkat dari kondisi adanya revisi indikator kinerja pada akhir tahun 2019, maka laporan kinerja ini mengacu pada *review* IKU dan Revisi PK Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019.

## **1.2. TUGAS DAN FUNGSI**

### **A. Tugas**

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Badan Litbang Perhubungan memiliki tugas menyelenggarakan penelitian dan pengembangan di bidang transportasi.

### **B. Fungsi**

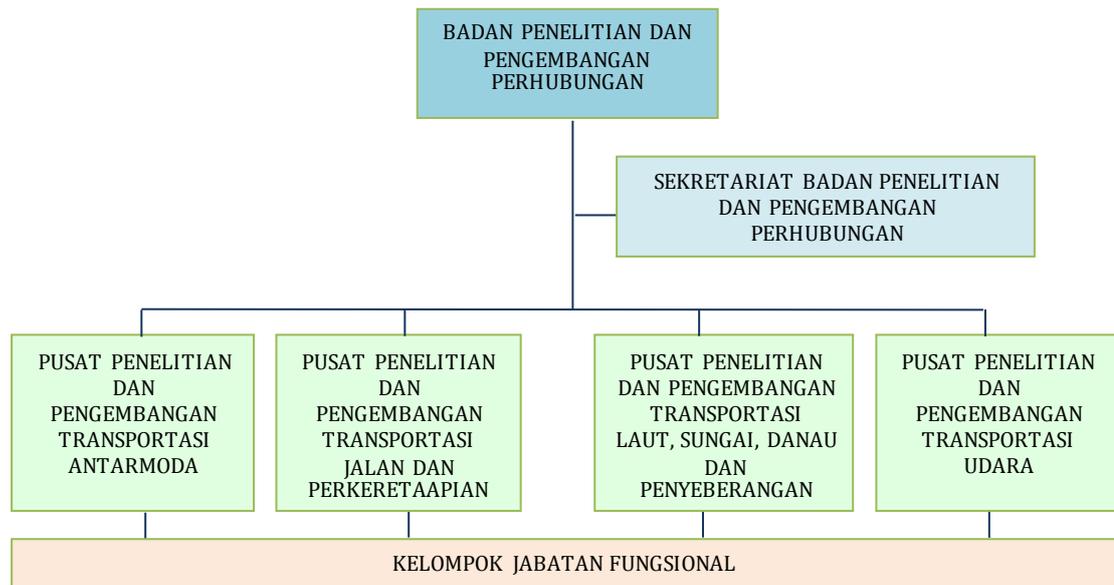
Dalam melaksanakan tugas dimaksud Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

1. Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program penelitian dan pengembangan di bidang transportasi;
2. Pelaksanaan penelitian dan pengembangan, harmonisasi dan kerja sama penelitian dan pengembangan, dukungan teknis penelitian dan pengembangan teknologi dan rekayasa serta pengkajian kebijakan di bidang transportasi;
3. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penelitian dan pengembangan bidang transportasi;
4. Pelaksanaan administrasi Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan; dan
5. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

### **C. Struktur Organisasi**

Organisasi Badan Litbang Perhubungan terdiri dari jajaran eselon II yang terdiri dari (1) Sekretariat Badan Litbang Perhubungan; (2) Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda; (3) Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian; (4) Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan (5) Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara.

Apabila digambarkan maka struktur organisasi Badan Litbang Perhubungan:



**Gambar 1.1. Struktur Organisasi Badan Litbang Perhubungan**

Pada masing-masing Pusat Litbang, terdapat kelompok jabatan fungsional peneliti sesuai dengan bidang keahlian masing-masing, yaitu peneliti bidang transportasi antarmoda, transportasi jalan, transportasi perkeretaapian, transportasi laut, transportasi sungai, danau dan penyeberangan serta transportasi udara. Dalam pelaksanaan tugasnya, Kepala Badan Litbang Perhubungan dibantu oleh lima pejabat Eselon II yang masing-masing mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut:

### 1. Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Sekretariat Badan Litbang Perhubungan mempunyai tugas melaksanakan koordinasi pelaksanaan tugas pemberian pelayanan dukungan teknis dan administratif penelitian dan pengembangan kepada seluruh satuan organisasi di lingkungan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. Unit kerja Sekretariat Badan Litbang Perhubungan terdiri dari: Bagian Perencanaan dan Kerja sama, Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha, Bagian Data, Hubungan Masyarakat dan Publikasi, serta Bagian Keuangan dan Perlengkapan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut, Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

- a. Pelaksanaan koordinasi dan penyusunan kebijakan teknis, rencana, program dan anggaran serta administrasi kerja sama di bidang penelitian dan pengembangan transportasi antarmoda, transportasi jalan dan perkeretaapian, transportasi laut, sungai, danau dan penyeberangan dan transportasi udara;
- b. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan kegiatan penelitian Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan;
- c. Pelaksanaan urusan kepegawaian dan ketatausahaan serta organisasi dan tata laksana Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan;
- d. Pengelolaan data, hubungan masyarakat, hukum, serta publikasi hasil-hasil penelitian.

- e. Pelaksanaan urusan administrasi keuangan dan perlengkapan serta kerumahtanggaan;

## 2. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi

Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penelitian dan pengembangan transportasi di bidangnya. Unit kerja Puslitbang Transportasi terdiri dari Bidang Program dan Evaluasi, Bidang Pengembangan Teknologi dan Penunjang Penelitian serta Subbagian Tata Usaha. Dalam melaksanakan tugas, Pusat Litbang Transportasi Antarmoda menyelenggarakan fungsi:

- a. Penyiapan penyusunan rencana dan program serta anggaran penelitian dan pengembangan di bidangnya;
- b. Penyiapan penyusunan evaluasi dan pelaporan hasil penelitian dan pengembangan di bidangnya;
- c. Penyiapan pelaksanaan kerja sama penelitian dan pengembangan di bidangnya;
- d. Penyiapan pelaksanaan penelitian, pengendalian pelaksanaan penelitian, pengembangan teknologi dan rekayasa, serta dukungan teknis penelitian dan pengembangan di bidangnya;
- e. Penyiapan kebutuhan peralatan, metode, data dan informasi penunjang penelitian dan pengembangan, dokumentasi, publikasi, standardisasi, fasilitasi Hak Atas Kekayaan Intelektual, dan diseminasi penelitian dan pengembangan di bidangnya; dan
- f. Pelaksanaan urusan ketatausahaan dan kerumahtanggaan.

### 1.3. SUMBER DAYA MANUSIA

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan aset penting untuk menunjang keberhasilan pelaksanaan kegiatan di Badan Litbang Perhubungan. Jumlah SDM Badan Litbang Perhubungan sampai dengan bulan Desember Tahun Anggaran 2019 tercatat sebanyak 168 pegawai dengan rincian sebagai berikut:

#### A. Komposisi Pegawai

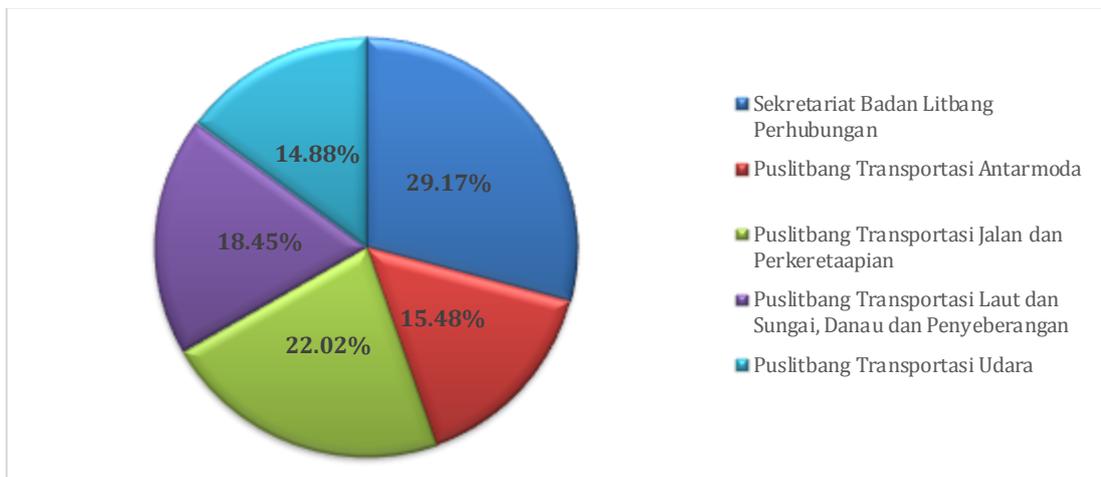
Jumlah pegawai Badan Litbang Perhubungan tidak mengalami perubahan dibandingkan tahun sebelumnya. Secara rinci, perkembangan jumlah pegawai lima tahun terakhir dan komposisi pegawai dapat dilihat pada Tabel 1.1 dan Gambar 1.2 di bawah ini:

**Tabel 1.1 Perkembangan Jumlah Pegawai Tahun 2015-2019**

NO	UNIT KERJA	TAHUN				
		2015	2016	2017	2018	2019
1.	Sekretariat Badan Litbang Perhubungan	83	58	55	52	49
2.	Puslitbang Transportasi Antarmoda	33	25	26	27	26

NO	UNIT KERJA	TAHUN				
		2015	2016	2017	2018	2019
3.	Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	54	42	43	39	37
4.	Puslitbang Transportasi Laut dan Sungai, Danau dan Penyeberangan	33	30	31	30	31
5.	Puslitbang Transportasi Udara	43	35	35	28	25
	<b>JUMLAH</b>	<b>246</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>176</b>	<b>168</b>

Sumber: Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha Badan Litbang Perhubungan



**Gambar 1.2 Komposisi Jumlah Pegawai Tahun 2019**

B. Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Jumlah pegawai menurut tingkat pendidikan, yaitu S3 sebanyak 6 orang, S2 sebanyak 86 orang, D IV/S1 sebanyak 48 orang, D III sebanyak 15 orang, dan SLTA sebanyak 12 orang. Secara rinci komposisi pegawai berdasarkan tingkat pendidikan menurut unit kerja masing-masing dapat dilihat pada Tabel 1.2 di bawah ini.

**Tabel 1.2 Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2019**

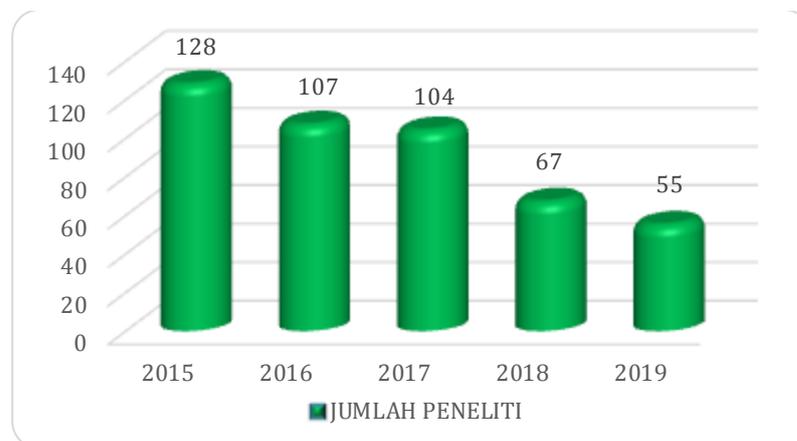
NO	UNIT KERJA	TINGKAT PENDIDIKAN					JUMLAH
		S3	S2	DIV/S1	D III	SLTA	
1.	Sekretariat Badan Litbang Perhubungan	1	14	17	9	7	49
2.	Puslitbang Transportasi Antarmoda	0	22	3	0	1	26
3.	Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	0	22	12	1	2	37

NO	UNIT KERJA	TINGKAT PENDIDIKAN					JUMLAH
		S3	S2	DIV/S1	D III	SLTA	
4.	Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan	3	17	6	3	2	31
5.	Puslitbang Transportasi Udara	2	11	10	2	0	25
	<b>JUMLAH</b>	<b>6</b>	<b>86</b>	<b>48</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>168</b>

Sumber: Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha Badan Litbang Perhubungan, 2019

### C. Perkembangan Jumlah Tenaga Fungsional Peneliti

Jumlah peneliti Badan Litbang Perhubungan selama kurun waktu lima tahun mengalami penurunan sebagaimana pada Gambar 1.3 di bawah ini:

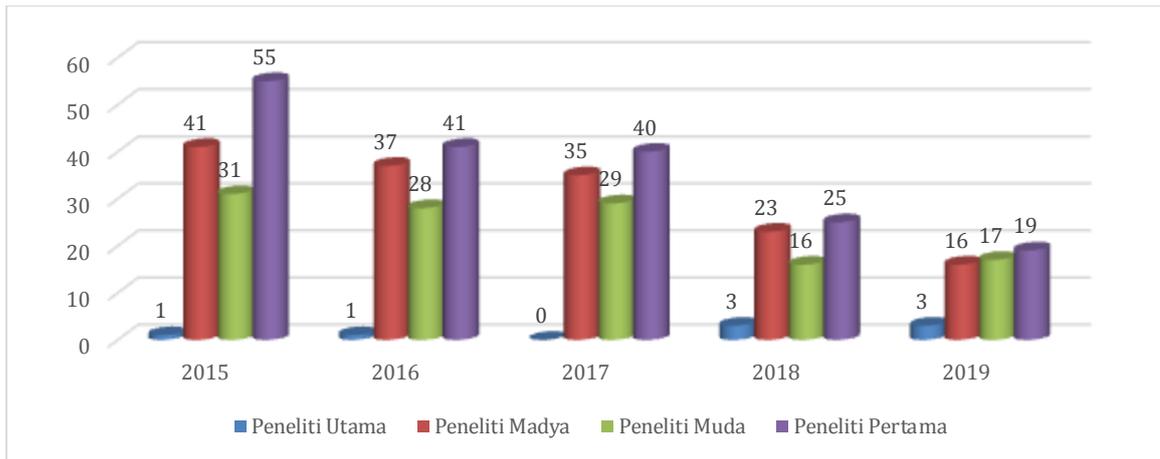


**Gambar 1.3 Jumlah Peneliti Tahun 2015-2019**

Berdasarkan Gambar 1.3 terlihat tren perkembangan jumlah peneliti cenderung mengalami penurunan selama lima tahun terakhir. Penurunan ini disebabkan adanya mutasi pegawai, pensiun dan tidak adanya rangkap jabatan struktural yang masih menjadi peneliti.

Peneliti Badan Litbang Perhubungan terdistribusi ke dalam empat jenjang peneliti, yaitu Peneliti Utama, Peneliti Madya, Peneliti Muda dan Peneliti Pertama. Pada tahun 2019 Badan Litbang Perhubungan memiliki tiga Ahli Peneliti Utama (APU).

Secara lebih jelas kecenderungan menurunnya jumlah peneliti berdasarkan jenjang jabatan digambarkan pada grafik berikut ini:



**Gambar 1.4 Perkembangan Peneliti Berdasarkan Jenjang Jabatan Tahun 2015 - 2019**

#### D. Berdasarkan Bidang Penelitian

Peneliti Badan Litbang Perhubungan terbagi ke dalam lima bidang penelitian, yaitu penelitian transportasi antarmoda, transportasi jalan, transportasi rel, transportasi air, dan transportasi udara. Secara rinci komposisi peneliti berdasarkan jabatan dan bidang penelitian pada tabel berikut ini:

**Tabel 1.3 Komposisi Peneliti Berdasarkan Jabatan dan Bidang Penelitian Tahun 2019**

NO	JABATAN	BIDANG PENELITIAN					JUMLAH
		TRANSP. ANTARMODA	TRANSP. JALAN	TRANSP. REL	TRANSP. AIR	TRANSP. UDARA	
1.	Peneliti Utama	0	0	0	3	0	3
2.	Peneliti Madya	5	4	1	4	2	16
3.	Peneliti Muda	5	6	0	1	5	17
4.	Peneliti Pertama	2	9	1	5	2	19
<b>JUMLAH</b>		<b>12</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>55</b>

Sumber: Bagian Kepegawaian dan tata Usaha Badan Litbang Perhubungan, 2019

#### E. Pembinaan Sumber Daya Manusia

Dalam rangka meningkatkan profesionalitas sumber daya manusia guna mewujudkan sistem pemerintahan yang baik, bersih, dan akuntabel, selain proses rekrutmen yang baik dan benar dan program pendidikan dan pelatihan (diklat) untuk pengembangan kapasitas pegawai, juga diperlukan sistem pemberian *reward and punishment* yang tepat dan efektif atas kinerja pegawai. Selama tahun 2019, *reward and punishment* yang telah dilaksanakan di lingkungan Badan Litbang Perhubungan berdasarkan data yang diperoleh dari Bagian Kepegawaian dan Tata Usaha adalah sebagai berikut:

1. Pemberian *reward* di lingkungan Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 berupa penghargaan Satyalancana Karya Satya terhadap 12 pegawai. Selain itu di tahun 2019 Badan Litbang juga telah dilakukan pemberian reward dalam bentuk sertifikat penghargaan dari Kepala Badan Litbang Perhubungan dengan beberapa kriteria sebagai berikut:

- a. Peneliti Terbaik dengan kriteria mendapatkan penilaian tertinggi dari tim penilai/juri yang terbagi dalam Juara I, II dan III;
- b. Pegawai Teladan dengan kriteria kehadiran tepat waktu lebih awal dari jam masuk kantor dan tanpa catatan ketidakhadiran pada periode waktu tertentu;
- c. Pegawai Berprestasi dengan kriteria memiliki kinerja yang diakui oleh unit kerja di luar Badan Litbang Perhubungan.

Secara rinci dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 1.4 Catatan Pemberian *Reward* kepada Pegawai di lingkungan Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

NO	JENIS PENGHARGAAN	PRESTASI	BENTUK PENGHARGAAN	KETERANGAN
1.	Pegawai Teladan Periode Triwulan I	Hadir tepat waktu lebih awal dari jam masuk kantor dan tanpa catatan ketidakhadiran	Sertifikat Penghargaan Kepala Badan Litbang Perhubungan	Disampaikan pada Kegiatan Senam Bersama
2.	Peneliti Terbaik	Peneliti Terbaik Juara I, II dan III untuk kategori Peneliti Pertama, Peneliti Muda, dan Peneliti Madya	Sertifikat	Temu Karya Peneliti Tahun 2019 (24 April 2019 – Hotel Merlyn Park)
3.	Pegawai Teladan Periode Triwulan II	Hadir tepat waktu lebih awal dari jam masuk kantor dan tanpa catatan ketidakhadiran	Sertifikat Penghargaan Kepala Badan Litbang Perhubungan	Disampaikan pada Kegiatan Senam Bersama
4.	Pegawai Berprestasi	Pemenuhan Target Nilai Maturitas SPIP pada Level 3 Tahun 2019	Sertifikat Penghargaan Kepala Badan Litbang Perhubungan	Disampaikan pada Kegiatan Motivasi Pegawai tanggal 27 April 2019
5.	Pegawai Berprestasi	Penyampaian LHKPN Tahun 2019 Tepat Waktu	Sertifikat Penghargaan Kepala Badan Litbang Perhubungan	Disampaikan pada Kegiatan Motivasi Pegawai tanggal 27 April 2019
6.	Petugas <i>Contact Center</i> Balitbanghub151 Terbaik	Hadir tepat waktu, tidak pernah digantikan saat bertugas dan penyampaian laporan tepat waktu	Sertifikat Penghargaan Kepala Badan Litbang Perhubungan	
7.	Pegawai Teladan Periode Triwulan III	Hadir tepat waktu lebih awal dari jam masuk kantor dan tanpa catatan ketidakhadiran	Sertifikat Penghargaan Kepala Badan Litbang Perhubungan	Disampaikan pada Kegiatan Senam Bersama
8.	Pegawai Berprestasi	Memiliki Kinerja Terbaik pada tahun 2019	Sertifikat Penghargaan Kepala Badan Litbang Perhubungan	
9.	Pegawai Teladan Periode Triwulan IV	Hadir tepat waktu lebih awal dari jam masuk kantor dan tanpa catatan ketidakhadiran	Sertifikat Penghargaan Kepala Badan Litbang Perhubungan	Disampaikan pada Kegiatan Senam Bersama

2. Pemberian *punishment* dengan jenis pelanggaran sebagai berikut:

- a. Melakukan pelanggaran disiplin jam kerja terkait ketidakhadiran dan keterlambatan/pulang cepat;
- b. Tidak hadir pada kegiatan kesiapan Apel Pagi sebanyak lebih dari 3 (tiga) kali tanpa keterangan yang jelas (alpa/mangkir);
- c. Melakukan tindakan/pelanggaran sebagaimana telah diatur dalam PP Nomor 53 Tahun 2020 dan PM Nomor 90 Tahun 2014.

**Tabel 1.6 Catatan Pemberian *Punishment* kepada Pegawai di lingkungan Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

NO	JENIS PUNISHMENT	BENTUK PELANGGARAN	DASAR	KETERANGAN
1.	Surat Peringatan oleh Atasan Langsung	Pelanggaran disiplin jam kerja dikarenakan tidak hadir tanpa alasan jelas (alpa/mangkir), terlambat masuk kerja dan pulang cepat tanpa alasan jelas (alpa/mangkir)	PP 53/2020 tentang ... PM 90/2014 tentang ...	-
2.	Sanksi sosial pengumuman nama-nama pegawai yang kurang disiplin untuk kehadiran Apel Pagi pada kegiatan senam bersama	Tidak hadir pada kegiatan apel pagi lebih dari 3 (tiga) kali tanpa keterangan	Kebijakan Pimpinan	Pegawai yang bersangkutan beserta Eselon I dan Eselon II didampingi Eselon III dan Eselon IV terkait melaksanakan hukuman Push Up sebagai bentuk tanggung jawab
3	Pemotongan tunjangan kinerja	Pelanggaran disiplin jam kerja dikarenakan tidak hadir tanpa alasan jelas (alpa/mangkir), terlambat masuk kerja dan pulang cepat tanpa alasan jelas (alpa/mangkir) dan Keterlambatan dalam menyampaikan laporan bulanan kinerja pegawai	PM Nomor 114 Tahun 2018 atas Tata Cara Penghitungan dan Pemberian Tunjangan Kinerja Pegawai di Lingkungan Kementerian Perhubungan	

#### 1.4. POTENSI, ISU STRATEGIS DAN PERMASALAHAN

##### A. Potensi

Tugas utama Badan Litbang Perhubungan adalah menyelenggarakan penelitian dan pengembangan transportasi sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Dalam hal ini hasil

penelitian sebagai bahan masukan penyempurnaan kebijakan transportasi dalam rangka menunjang pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan. Mengacu pada Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, pelaksanaan kegiatan penelitian transportasi diarahkan untuk mendukung pembangunan transportasi dengan fokus pada tiga aspek sasaran Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019, yaitu:

1. Penelitian untuk peningkatan kualitas pelayanan transportasi;
2. Penelitian sebagai dasar peningkatan kapasitas infrastruktur; dan
3. Penelitian dalam rangka meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi.

Badan Litbang Perhubungan sebagai lembaga yang berfungsi sebagai *policy research* yang dalam pengembangannya melaksanakan pula fungsi sebagai *technology research* di bidang transportasi memiliki peran penting guna menunjang pelaksanaan tugas Kementerian Perhubungan. Pelaksanaan tugas penelitian dan pengembangan diarahkan dalam rangka mewujudkan pelayanan jasa transportasi, yaitu melalui (1) penyusunan kebijakan teknis dan perencanaan transportasi, (2) pelaksanaan penelitian kolaborasi melalui kerja sama dengan perguruan tinggi dan instansi terkait; dan (3) pengembangan teknologi dan rekayasa di bidang transportasi.

Sebagai unit kerja yang ditunjuk melaksanakan fungsi penyelenggaraan penelitian dan pengembangan transportasi, Badan Litbang Perhubungan sesungguhnya memiliki potensi cukup besar untuk mengkoordinasikan/mengkonsolidasikan kegiatan yang terkait dengan kebutuhan dukungan penelitian di lingkungan internal Kementerian Perhubungan. Peran sebagai lembaga penelitian bidang transportasi di tingkat pemerintahan pusat juga menjadikan Badan Litbang Perhubungan memiliki potensi sekaligus tantangan untuk dapat mensinergikan kegiatan penelitian bidang transportasi khususnya dalam lingkup nasional dengan menggandeng perguruan tinggi dan instansi terkait di tingkat pusat maupun daerah. Terkait dengan daerah, peran Badan Litbang Perhubungan untuk dapat melayani masyarakat di tingkat lokal adalah melalui pelaksanaan penelitian pendampingan, berkoordinasi dengan pemerintah daerah sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 18 Tahun 2002 tentang Sistem Penelitian Nasional.

Dengan demikian, pemanfaatan hasil penelitian dapat bersifat ke dalam (internal Kementerian Perhubungan) dan institusi di luar Kementerian Perhubungan atau masyarakat (eksternal). Sebagai institusi penunjang di lingkungan Kementerian Perhubungan, maka pelayanan kepada unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan menjadi prioritas kegiatan Badan Litbang Perhubungan. Para penerima manfaat hasil penelitian dan pengembangan Badan Litbang Perhubungan apabila dikelompokkan terdiri dari:

1. Unit kerja operasional di lingkungan Kementerian Perhubungan seperti Direktorat Jenderal, Inspektorat Jenderal, Sekretariat Jenderal, Badan, KNKT dan seluruh satker di lingkungan Kementerian Perhubungan;
2. Masyarakat yang memanfaatkan hasil litbang, yaitu Pemerintah Daerah beserta jajarannya, kalangan akademisi, operator transportasi, institusi terkait, masyarakat profesional; dan
3. Peneliti itu sendiri untuk peningkatan kompetensi dirinya dan pengembangan penelitian transportasi.

Adapun bentuk pemanfaatan hasil penelitian dalam hal ini dapat dikelompokkan:

1. Sebagai bahan masukan dalam perumusan kebijakan perhubungan, yaitu berupa masukan dalam pengambilan keputusan tingkat kementerian maupun unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan serta instansi lain terkait;
2. Sebagai konsep masukan kebijakan yang disampaikan kepada Pemerintah Daerah atau Dinas Perhubungan terkait;
3. Dimuat dalam publikasi ilmiah untuk internal Kementerian Perhubungan, maupun publikasi eksternal yakni pada level publikasi nasional dan internasional.

## **B. Isu Strategis dan Permasalahan**

Isu-isu strategis sektor transportasi yang semakin meningkat, dinamis, dan kompleks pada lingkup global, nasional dan lokal membutuhkan kegiatan penelitian dan pengembangan (litbang) bidang perhubungan yang tepat, cepat dan akurat. Permasalahan di bidang transportasi sangat luas dan melibatkan banyak pihak. Dalam upaya mendukung pencapaian pembangunan transportasi yang tepat sasaran, kegiatan penelitian Badan Litbang Perhubungan didasarkan pada isu-isu strategis sektor transportasi terkini. Secara lebih khusus pelaksanaan kegiatan penelitian dan pengembangan mengacu pada arahan direktif Presiden, penugasan Menteri Perhubungan, permintaan unit kerja lainnya di lingkungan internal Kementerian Perhubungan, dan permintaan pimpinan pemerintah daerah.

Mengacu pada Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2015-2019 terdapat dua isu strategis yang perlu menjadi perhatian bagi pembangunan transportasi, yaitu:

**Isu Strategis 1:** Membangun Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan Penyediaan infrastruktur transportasi dan telekomunikasi yang mendorong konektivitas akan menurunkan biaya transportasi dan biaya logistik, sehingga dapat meningkatkan daya saing produk, dan mempercepat gerak ekonomi. Kebijakan strategis untuk mewujudkan konektivitas nasional adalah:

1. Mempercepat pembangunan sistem transportasi multimoda;
2. Mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional dan penguatan konektivitas nasional dalam kerangka mendukung kerjasama regional dan global;
3. Menjaga keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan;
4. Membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Khusus, Kompleks Industri, dan pusatpusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi;
5. Mengembangkan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan melalui mitigasi dan adaptasi perubahan iklim maupun peningkatan keselamatan dan kualitas kondisi lingkungan;
6. Meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi serta pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi;
7. Meningkatkan kapasitas dan kualitas lembaga pengembangan sumber daya manusia.

**Isu Strategis 2:** Membangun Transportasi Umum Massal Perkotaan Pembangunan perkotaan

ke depan akan lebih difokuskan pada pelaksanaan pengendalian pembangunan kota-kota besar dan metropolitan serta percepatan pembangunan kota-kota menengah dan kecil. Dalam rangka mengembangkan transportasi umum massal perkotaan, pembangunan sistem angkutan umum modern yang saling terintegrasi seperti BRT dan MRT diharapkan dapat meningkatkan peran angkutan umum dalam melayani kebutuhan perjalanan penduduk perkotaan serta menciptakan transportasi perkotaan yang praktis, efisien, ramah lingkungan, dan berkeadaban. Arah kebijakan dan strategi yang disusun lima tahun kedepan adalah:

1. Mengembangkan sistem angkutan umum massal yang modern dan maju dengan orientasi kepada bus maupun rel serta dilengkapi dengan fasilitas alih moda terpadu;
2. Mengembangkan manajemen transportasi perkotaan yang berimbang dengan memperhatikan interaksi antara transportasi dan tata guna lahan;
3. Meningkatkan integrasi kelembagaan transportasi perkotaan.

Beberapa judul penelitian strategis penelitian Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 antara lain:

1. Studi Grand Design Transportasi di Pulau Lembeh. Bitung. Sulawesi Utara;
2. Penelitian Rencana Pengoperasian Ro-Ro Dumai-Malaka;
3. Evaluasi Penerapan Electronic Toll Collection (ETC);
4. Penentuan Pola dan Pusat Distribusi Logistik di Tol Trans Jawa;
5. Potensi Pemanfaatan Terminal Penumpang Menjadi Pusat Logistik (Studi Kasus Terminal Simpang Periuk. Lubuk Linggau. Sumatera Selatan);
6. Studi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) Di Lintas Selatan Pulau Jawa;
7. Studi Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan B3;
8. Survei Potensi Angkutan Lebaran Tahun 2019;
9. Studi Penyusunan Road Map Pengembangan Teknologi Perkeretaapian;
10. Studi Optimalisasi Peran Perla Sebagai Feeder Angkutan Laut Untuk Muatan General Cargo
11. Studi Pengukuran Daya Beli Jasa Transportasi Laut Pada Wilayah Tertinggal Di Indonesia
12. Studi Potensi Jasa Transportasi Laut Pada Alki Dalam Mendukung Indonesia Sebagai Poros Maritim
13. Studi Penataan Pelabuhan Laut Yang Terbuka Untuk Perdagangan Luar Negeri Dalam Rangka Mendukung Pelabuhan Hub Internasional
14. Studi Pengukuran Emisi Gas Buang Dari Operasional Kapal Laut Niaga Domestik
15. Studi Pemetaan/Sebaran Pelabuhan Sungai Dan Danau Di Indonesia
16. Studi Pemilihan Transportasi Air Untuk Menunjang Pariwisata
17. Studi Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut Dalam Rangka Antisipasi Kesiapan Indonesia Menghadapi Mandatory Imo Member State Audit Scheme (MIMSAS)
18. Studi Pemilihan Pelabuhan Untuk Konsolidasi Muatan Balik Tol Laut Di Kep. Maluku
19. Penelitian Basic Design Dan Key Plan Motorized Barge Untuk Mengurangi Beban Lalu Lintas Angkutan Jalan Jakarta-Surabaya
20. Penelitian Pengembangan Design Breakwater Disesuaikan Dengan Wilayah Perairan
21. Studi Penyusunan Rencana Induk (Masterplan) Pembuatan Bandar udara Perairan (Waterbase) dan Pengoperasian Pesawat Udara Perairan (Seaplane) di Pulau Gili Iyang. Pulau Senua dan Danau Toba;
22. Pengembangan Purwarupa Peralatan Detektor Genangan Air (Standing Water Detector/ SWD) Di Landas Pacu Untuk Proses Sertifikasi;

23. Pengembangan Purwarupa Detektor Angin Geser Lapisan Rendah (Low Level Wind Shear Detector/LLWSD) Di Bandara Untuk Proses Sertifikasi;
24. Penelitian Penyusunan Air Cargo Transshipment Master Plan Di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai;

Tuntutan perkembangan zaman dan teknologi sekarang ini menghendaki penelitian yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan tidak lagi hanya bersifat *policy research* juga diharapkan dapat berperan dalam hal *technology research* sehingga hasil penelitian dapat aplikatif dan tepat guna. Hal ini dimaksudkan agar penelitian menjadi dasar atas pengambilan keputusan khususnya dalam lingkup Kementerian Perhubungan. Langkah awal transformasi Badan Litbang Perhubungan dari penelitian kebijakan menuju penelitian teknologi telah dimulai sejak tahun 2015 semenjak ditetapkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang kemudian diperbaharui dalam PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Dalam struktur organisasi tersebut terdapat salah satu unit kerja Eselon III yang membidangi pengembangan teknologi dan penunjang penelitian di bawah lingkup unit kerja Eselon II Pusat Penelitian dan Pengembangan (Puslitbang) Transportasi.

Adanya tuntutan peran yang lebih besar untuk melaksanakan kegiatan penelitian terapan yang berorientasi ke arah pengembangan teknologi juga memberikan implikasi terhadap kebutuhan sarana prasarana pendukung. Salah satunya adalah melalui rencana pengadaan unit pelaksana teknis (balai penelitian/ laboratorium) guna mendukung pelaksanaan kegiatan penelitian terapan di samping penyiapan rencana kebutuhan sumber daya manusia yang sesuai kebutuhan teknis. Namun demikian adanya penundaan pembangunan balai dikarenakan adanya informasi dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) Bagian Deputi Kelembagaan adanya kebijakan terkait penundaan usulan pembangunan balai sambil menunggu penataan organisasi Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) sehingga menjadikan rencana tersebut belum dapat terealisasi.

Salah satu upaya untuk mengatasi keterbatasan tersebut antara lain melalui pelaksanaan kerja sama penelitian dengan lembaga penelitian baik dalam negeri maupun luar negeri. Kerja sama ini dimaksudkan untuk meningkatkan kompetensi baik secara kelembagaan maupun sumber daya manusia Badan Litbang Perhubungan khususnya terkait dengan kegiatan penelitian pengembangan teknologi.

### **1.5. SISTEMATIKA LAPORAN**

Laporan kinerja ini disusun dengan mengacu pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PAN-RB) Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja dan Pelaporan Kinerja Dan Tata Cara *Review* Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun sistematika laporan adalah sebagai berikut:

#### **BABI – Pendahuluan**

Bab ini menyajikan latar belakang, tugas dan fungsi Badan Litbang Perhubungan dengan penekanan kepada potensi, sumber daya manusia, aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (*strategic issued*).

## **BAB II – Perencanaan Kinerja**

Bab ini menyajikan ringkasan/ikhtisar rencana strategis, dan perjanjian kinerja tahun 2019.

**BAB III – Akuntabilitas Kinerja** Bab ini menyajikan pencapaian kinerja dan realisasi anggaran Badan Litbang Perhubungan tahun 2019, yaitu terdiri dari:

a. Analisis Capaian Kinerja

Menguraikan secara sistematis pencapaian kinerja pada tahun 2019, pencapaian kinerja berdasarkan perbandingan realisasi dan target dalam rentang waktu beberapa tahun, perbandingan antara realisasi dan target dalam dokumen renstra, analisis keberhasilan/kegagalan dan hambatan/kendala capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja.

b. Analisis efisiensi penggunaan sumber daya

c. Capaian Keberhasilan Kinerja Badan Litbang Perhubungan Lainnya

d. Realisasi Anggaran

Menguraikan pemanfaatan dan realisasi anggaran yang digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi beserta analisis anggaran tidak terserap.

## **BAB IV – Penutup**

Bab ini menyajikan simpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan Badan Litbang Perhubungan untuk meningkatkan kinerjanya.

## **BAB V – Lampiran**

Bab ini menyajikan lampiran yang mendukung Laporan Kinerja Badan Litbang Perhubungan seperti Perjanjian Kinerja dan data-data lainnya yang dianggap perlu.

## BAB II

### PERENCANAAN KINERJA

#### 2.1. RENCANA STRATEGIS BADAN LITBANG PERHUBUNGAN 2015-2019

Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015 - 2019 telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor SK 228 Tahun 2015 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Badan Litbang untuk periode lima tahun, terhitung sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2019. Dokumen tersebut disusun sesuai dengan arah kebijakan pembangunan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 - 2019 (RPJM Nasional 2015 - 2019) sebagai bagian dari agenda Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005-2025 Tahap Ketiga Tahun 2015 - 2019 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 -2019.

Dokumen Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan menjadi pedoman dan komitmen perencanaan jangka menengah dalam menjalankan kebijakan strategis serta menjadi landasan dan acuan pelaksanaan kegiatan di seluruh unit kerja di lingkungan Badan Litbang Perhubungan dalam kurun waktu 2015-2019. Rencana strategis dimaksud selanjutnya dijabarkan dalam perencanaan kinerja tahunan (*annual performance plan*) yang memuat seluruh target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun dengan sejumlah indikator kinerja kunci (*key performance indicators*) yang relevan.

Sepanjang tahun 2015 - 2019, dalam rangka meningkatkan kinerja organisasi sejalan dengan kebijakan Kementerian Perhubungan untuk mendukung penguatan pelaksanaan reformasi birokrasi dan peningkatan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Badan Litbang Perhubungan melakukan beberapa upaya perbaikan, antara lain;

1. Pada pertengahan tahun 2017 Badan Litbang Perhubungan menyusun sasaran strategis dan indikator kinerja utama menggunakan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC). Hal ini dimaksudkan agar pengelolaan kinerja organisasi dapat dilakukan secara terukur dan terstruktur dengan penekanan pada empat perspektif (*Stakeholder Perspective, Customer Perspective, Internal Process Perspective* dan *Learning and Growth Perspective*) yang saling berimbang dan berjenjang yang diturunkan dari level 1 (Pejabat Eselon 1) hingga level 4 (Pejabat Eselon 4). Hal ini sebagaimana diamanatkan dalam Review Renstra Kementerian Perhubungan yang telah ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 873 Tahun 2017 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2017 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
2. Pada tahun 2018 dilakukan kembali penyusunan *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 sebagai turunan dari *Review* Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019 yang telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 881 Tahun 2018, sebagai tindak lanjut hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kemenpan RB yang mengamanatkan bahwa Indikator Kinerja Utama (IKU) harus berorientasi *Outcome* yang ditetapkan dalam Surat Keputusan Nomor SK 142 Tahun 2018 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan

3. Pada tahun 2019 Badan Litbang Perhubungan kembali menyusun *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 sebagai tindak lanjut hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kemenpan RB yang mengamanatkan bahwa Indikator Kinerja Utama (IKU) harus berorientasi *Outcome* dan yang hanya merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan yaitu penelitian dan pengembangan;
4. Penyesuaian Perjanjian Kinerja Tahun 2019 sebagai perjanjian kinerja antara Menteri Perhubungan dengan Pejabat Eselon I dan secara berjenjang antara Eselon I dengan Eselon II dan Eselon III dengan Eselon IV berdasarkan Revisi Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan yang telah ditetapkan melalui Keputusan Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Nomor SK 98 Tahun 2019 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

Sehubungan dengan penyesuaian kebijakan sebagaimana tercantum dalam dokumen *Review* Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019, visi dan misi Badan Litbang Perhubungan mengalami penyesuaian. Secara ringkas isi dokumen *Review* Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 disajikan sebagai berikut:

## **VISI**

*Review* Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019 menyatakan bahwa perwujudan visi Presiden (Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong) dalam sektor transportasi, yaitu dengan “Terwujudnya Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah.” Berdasarkan Visi Kementerian Perhubungan tersebut, selanjutnya ditetapkan Visi Badan Litbang Perhubungan sebagaimana tercantum dalam *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019, yaitu:

**“Terwujudnya Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan sebagai pusat pengetahuan untuk penelitian, pengembangan dan teknologi transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.”**

## **MISI**

Sebagai penjabaran visi tersebut maka dirumuskan misi Badan Litbang Perhubungan sebagai berikut:

1. Meningkatkan penelitian, pengembangan dan teknologi (litbangtek) bagi perumusan kebijakan strategis transportasi.
2. Meningkatkan kerja sama dengan lembaga IPTEK.
3. Meningkatkan pelayanan penelitian, pengembangan dan teknologi transportasi.
4. Penguatan *database* transportasi.
5. Meningkatkan koordinasi kegiatan penelitian, pengembangan, dan teknologi di bidang transportasi.
6. Penguatan sarana prasarana, SDM, kelembagaan penelitian, pengembangan, dan teknologi.

## TUJUAN

Perumusan tujuan pembangunan Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 mempertimbangkan tujuan yang telah ditetapkan dalam *Review* Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, yaitu:

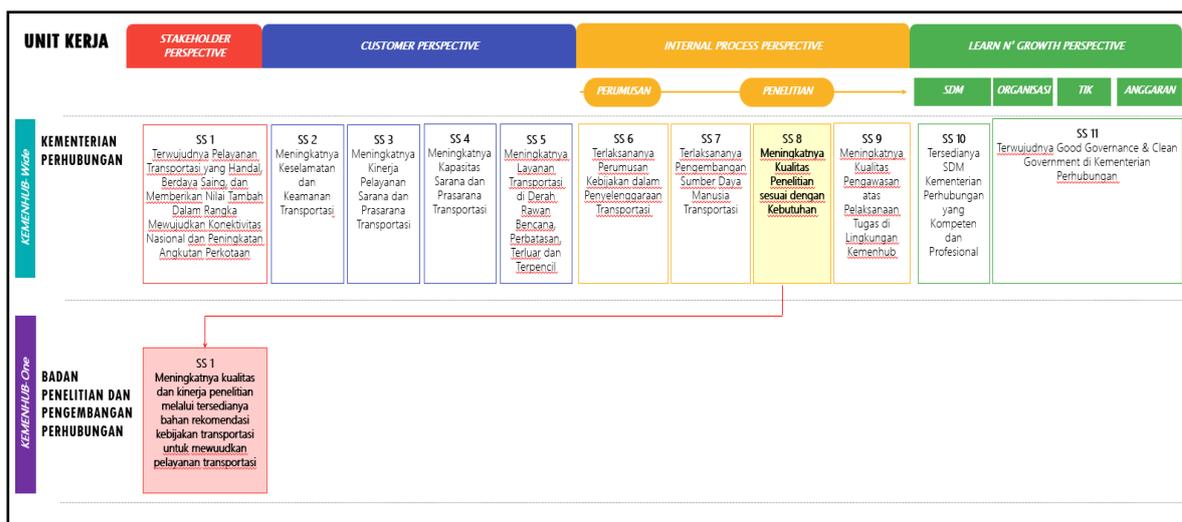
1. Meningkatkan konektivitas antar wilayah;
2. Meningkatkan keamanan dan keselamatan;
3. Meningkatkan pelayanan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;
4. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi;
5. Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil.

Pencapaian tujuan pembangunan Kementerian Perhubungan diwujudkan oleh Badan Litbang Perhubungan melalui pelaksanaan penelitian dan berbagai kegiatan kelitbangan dengan mengacu pada visi dan misi Badan Litbang Perhubungan. Dalam *Review* Rencana Strategis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 selanjutnya ditetapkan beberapa tujuan pembangunan kelitbangan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut:

1. Peningkatan kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi;
2. Peningkatan kualitas kinerja penelitian dan pengembangan di bidang transportasi;
3. Peningkatan jejaring/ kerja sama penelitian dan pengembangan;
4. Peningkatan hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan *monitoring*;
5. Peningkatan produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan;
6. Peningkatan kualitas SDM Badan Litbang yang kompeten dan profesional;
7. Peningkatan kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian;
8. Peningkatan akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan;
9. Peningkatan optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran.

Sasaran strategis merupakan kondisi yang diinginkan untuk dapat dicapai sebagai suatu *outcome/ impact* dari beberapa program yang dilaksanakan. Indikator kinerja merupakan alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian hasil (*outcome/output*) dari suatu program/kegiatan. Sesuai dengan tupoksi Badan Litbang Perhubungan dan mengacu pada dokumen Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019, telah ditetapkan Program Badan Litbang Perhubungan adalah Program Penelitian dan Pengembangan Teknologi Transportasi. Pencapaian program dilakukan dengan mengukur capaian kinerja menggunakan Indikator Kinerja Utama (IKU) sebagai tolak ukur kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015- 2019. Pencapaian program melalui indikator kinerja utama dalam hal ini dipengaruhi oleh distribusi capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai tolak ukur kinerja di tingkat unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Litbang Perhubungan.

Berdasarkan visi, misi dan tujuan serta Sasaran Program Kementerian Perhubungan, Badan Litbang Perhubungan menyusun sasaran strategis dalam bentuk peta strategis sesuai dengan hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kemenpan RB yang mengamanatkan bahwa Indikator Kinerja Utama (IKU) harus berorientasi *Outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan . Peta strategis Badan Litbang Perhubungan disajikan pada Gambar 2.1 berikut ini:



Sumber: Bagian Perencanaan dan Kerja Sama, Sekretariat Badan Litbang Perhubungan

**Gambar 2.1** Peta Strategis Badan Litbang Perhubungan 2015-2019

Gambar 2.1 memperlihatkan untuk kelompok *stakeholder perspective*, Badan Litbang Perhubungan mengikuti strategi di tingkat Kementerian Perhubungan, yaitu meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi. Hal ini mengingat tugas dan fungsi organisasi, yaitu peran Badan Litbang Perhubungan sebagai unit kerja penunjang dalam mendukung pencapaian visi dan misi Kementerian Perhubungan.

Peta strategis tersebut menjadi dasar turunan penyusunan sasaran strategis unit kerja Eselon II di lingkungan Badan Litbang Perhubungan sehingga kinerja Badan Litbang Perhubungan tidak hanya dari keberhasilan pemenuhan kebutuhan *stakeholder* tetapi juga dalam pengembangan proses bisnis yang efektif dan efisien melalui peningkatan kinerja penelitian, kapasitas SDM, tata kelola dan manajemen organisasi serta anggaran.

Mengacu pada peta strategis Badan Litbang Perhubungan 2015-2019, Sasaran strategis Badan Litbang Perhubungan yang semula berjumlah 6 (enam) sasaran strategis berubah menjadi 1 (satu) Sasaran Strategis yang diwujudkan melalui 2 (dua) Indikator Kinerja Utama (IKU). Secara rinci penjabaran sasaran strategi dan indikator kinerja berikut targetnya sebagaimana tercantum dalam Review Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 dapat dilihat pada Tabel 2.1 di bawah ini:

**Tabel 2.1** Target dan Indikator Kinerja dalam *Review Renstra* Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019

NO	SASARAN STRATEGIS PROGRAM	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)	SATUAN	TARGET 2019	
<b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b>					
1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi untuk mewujudkan pelayanan transportasi	1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80
		2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian pada (t-2), t adalah tahun IKU	%	80

Selanjutnya target kinerja di atas dituangkan dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) yang merupakan dokumen perencanaan awal sebagai dasar penentuan target untuk penyusunan perjanjian kinerja yang jelas dan terukur dalam rentang waktu satu tahun tertentu. Penyusunan target perjanjian kinerja dalam hal ini mempertimbangkan sumber daya yang dimiliki untuk kegiatan selama satu tahun tersebut.

## **2.2. PERJANJIAN KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2019**

Dokumen Perjanjian Kinerja (PK) berisikan ikhtisar rencana kerja yang diperjanjikan pada tahun 2019 dan merupakan dokumen kontrak kerja antara Kepala Badan Litbang Perhubungan dengan Menteri Perhubungan.

Pada tahun 2019, mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2016 terkait kebutuhan revisi dokumen PK, Badan Litbang Perhubungan telah menyusun sebanyak dua dokumen Perjanjian Kinerja, yaitu:

- (1) Dokumen PK awal yang disusun pada bulan Januari 2019 dengan pagu anggaran sebesar Rp.138.253.242.000,00;
- (2) Dokumen PK revisi I yang disusun pada bulan Mei 2019 dikarenakan adanya perubahan kebijakan sesuai rekomendasi hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kemenpan RB yang mengamanatkan bahwa Indikator Kinerja Utama (IKU) harus berorientasi *Outcome* dan yang hanya merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan serta penambahan pagu anggaran menjadi Rp. 144.334.726.000,00.

Pada dokumen PK Awal Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 terdapat sepuluh indikator utama yang diperjanjikan dan selanjutnya berubah menjadi dua indikator pada dokumen PK Revisi Badan Litbang Perhubungan yang disusun pada bulan Mei tahun 2019.

Adapun target capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan dalam Perjanjian Kinerja Awal dan Revisi Tahun 2019 dapat dilihat pada **Lampiran 4 dan Lampiran 5**.

Operasional pencapaian sasaran strategis dan program Penelitian dan Pengembangan Perhubungan yang dilaksanakan pada tahun 2019 dijabarkan ke dalam lima kegiatan yang terdiri dari:

1. Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda;
2. Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian;
3. Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
4. Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara;
5. Dukungan Manajemen dan Manajemen Teknis Lainnya Sekretariat Badan Litbang Kementerian Perhubungan.

## BAB III

### AKUNTABILITAS KINERJA

#### 3.1. TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

Tahapan pengukuran kinerja Badan Litbang Perhubungan dilakukan menggunakan sistem aplikasi berbasis *web*, yaitu *e-performance* dengan alamat <http://eperformance.dephub.go.id>. Aplikasi ini disediakan oleh Kementerian Perhubungan sebagai bentuk *monitoring* capaian kinerja yang dapat dimanfaatkan oleh setiap unit kerja Eselon I, II, dan III mandiri di lingkungan Kementerian Perhubungan. Pemanfaatan aplikasi ini diharapkan dapat mempermudah proses evaluasi capaian target kinerja secara periodik setiap bulannya.

Metode pengukuran kinerja dilakukan secara berkala setiap 3 (tiga) bulan sekali (triwulanan), yaitu pada bulan Maret, Juni, September dan Desember yang disusun dalam laporan monitoring capaian kinerja setiap triwulan. Selain itu, sebagai upaya peningkatan kinerja evaluasi dan *monitoring* capaian realisasi target *output* kegiatan, Badan Litbang Perhubungan menyusun laporan Rencana Aksi Kinerja Bulanan. Laporan Rencana Aksi Kinerja disusun dalam bentuk kertas kerja yang berisikan format tabel target dan realisasi kinerja dilengkapi dengan evaluasi dan rencana tindak lanjut yang disusun setiap Bulan. Selain Laporan Rencana Aksi Kinerja, Badan Litbang Perhubungan menyusun Laporan Evaluasi Program secara periodik setiap triwulan sebagai bentuk *monitoring* kinerja target dan realisasi anggaran.

*Monitoring* capaian kinerja *output* kegiatan dan anggaran juga dilakukan oleh Kementerian Keuangan (Kemenkeu) dan Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas). Sementara, Kemenkeu melakukan *monitoring* capaian target dan proses *output*/ kegiatan melalui pemanfaatan aplikasi Sistem *Monitoring* dan Evaluasi Kinerja Terpadu (SMART) dengan alamat <http://monev.anggaran.kemenkeu.go.id>. Sedangkan, Bappenas melalui pemanfaatan aplikasi e-monev penerapan PP 39 Tahun 2006 dengan alamat <http://e-monev.bappenas.go.id/emon3> dalam bentuk *monitoring* realisasi target anggaran dan output kegiatan.

#### 3.2. PENGUKURAN DAN ANALISIS CAPAIAN KINERJA TAHUN 2019

Pengukuran tingkat capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 dilakukan dengan cara membandingkan antara target rencana dan realisasi indikator kinerja utama pada masing-masing perspektif.

Penghitungan prosentase capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 45 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Penetapan cara perhitungan prosentase kinerja untuk Badan Litbang Perhubungan adalah apabila realisasi pencapaian semakin tinggi menunjukkan kinerja yang semakin baik, maka perhitungan pengukuran kinerja menggunakan rumus:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

Adapun tahapan dalam pengukuran capaian kinerja meliputi:

1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2019 terhadap Target Revisi Perjanjian Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2019 dan Analisis Penyebab Keberhasilan atau Kegagalan serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2019;
2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2019 terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2019;
3. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2019 terhadap Target Kinerja pada Tahun 2019 dalam Reviu Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019.

#### **A. STAKEHOLDER PERSPECTIVE**

Berdasarkan *Review Renstra Kementerian Perhubungan 2015-2019*, peran Badan Litbang Perhubungan berada dalam kelompok *Internal Process Perspective* pada Sasaran Strategis ke-8, meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan yang diwujudkan melalui IKU 15, yaitu prosentase pemanfaatan penelitian sebagai rekomendasi kebijakan. Pencapaian indikator kinerja tersebut dimaksudkan bahwa kegiatan penelitian yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan menjadi usulan bahan rekomendasi kebijakan untuk pembangunan transportasi dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan.

Sebagai turunan sasaran strategis dari tingkat kementerian, maka dalam Peta Strategis Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 sasaran strategis delapan (SS-8) menjadi indikator *outcome* Badan Litbang Perhubungan dari sisi pemangku kepentingan atau *stakeholder perspective*. Capaian kinerja pada perspektif pemangku kepentingan (*stakeholder perspective*) Badan Litbang Perhubungan berasal dari satu sasaran strategis, yaitu:

**Sasaran Strategis: Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi untuk mewujudkan pelayanan transportasi**

Pelaksanaan penelitian di lingkungan Badan Litbang Perhubungan diarahkan untuk memfasilitasi kebutuhan naskah akademis, menjawab permasalahan transportasi serta menanggapi isu-isu strategis dan aktual di bidang transportasi. Seluruh penelitian yang dilaksanakan sejak perencanaan hingga produk akhir diorientasikan pada kebutuhan *stakeholder/user*. Dalam pengertian, penelitian yang dikerjakan oleh Badan Litbang Perhubungan berasal dari penugasan Menteri Perhubungan, permintaan direktorat/unit kerja di internal Kementerian Perhubungan dan berdasarkan permintaan pimpinan daerah atau instansi terkait. Disamping itu penelitian atas inisiatif Badan Litbang untuk menanggapi isu-isu strategis transportasi. Selanjutnya perumusan hasil penelitian dalam bentuk rekomendasi kebijakan dilakukan bersama dengan para narasumber dan *stakeholders* yang berkompeten untuk menjaga kualitas hasil penelitian agar hasil penelitian lebih berhasil guna dan memiliki manfaat.

Pencapaian sasaran strategis Badan Litbang Perhubungan diukur dengan 2 (dua) IKU, yaitu indikator prosentase penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan dan prosentase pemanfaatan hasil penelitian pada (t-2), t adalah tahun IKU.

### 3.2.1 PERBANDINGAN REALISASI KINERJA TAHUN 2019 TERHADAP TARGET KINERJA TAHUN 2019

Perbandingan target kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 beserta realisasi kinerja dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 3.1 Capaian Sasaran dan Indikator Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

KODE IKU	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN
IKU 1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80	81,55	101,94
IKU 2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian pada (t-2), t adalah tahun IKU	%	80	95,73	119,66
<b>Rata-Rata Capaian Indikator Sasaran Strategis 1 :</b> Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi untuk mewujudkan pelayanan transportasi		%	<b>80</b>	<b>88,64</b>	<b>110,80</b>
<b>Capaian Kinerja Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan</b>					<b>110,80</b>

#### IKU 1: Prosentase Hasil Penelitian yang Dimanfaatkan sebagai Rekomendasi Kebijakan

Pelaksanaan penelitian di Badan Litbang Perhubungan diarahkan untuk memfasilitasi kebutuhan naskah akademis, menjawab permasalahan transportasi serta menanggapi isu-isu strategis dan aktual di bidang transportasi. Seluruh penelitian yang dilaksanakan sejak perencanaan hingga produk akhir diorientasikan pada kebutuhan *stakeholder/user*. Dalam pengertian, penelitian yang dikerjakan oleh Badan Litbang Perhubungan berasal dari penugasan Menteri Perhubungan, permintaan direktorat/unit kerja di internal Kementerian Perhubungan dan berdasarkan permintaan pimpinan daerah atau instansi terkait. Disamping itu penelitian atas inisiatif Badan Litbang untuk menanggapi isu-isu strategis transportasi. Selanjutnya perumusan hasil penelitian dalam bentuk rekomendasi kebijakan dilakukan bersama dengan para narasumber dan *stakeholders* yang berkompeten untuk menjaga kualitas hasil penelitian agar hasil penelitian lebih berhasil guna dan memiliki manfaat.

Untuk IKU pertama Badan Litbang Perhubungan ini terdiri dari jumlah penelitian yang dijadikan rekomendasi kebijakan oleh Menteri/Subsektor/*Stakeholder* berupa *policy brief*, buku laporan, hasil telaahan atau dokumen berita acara pemanfaatan penelitian.

Meskipun demikian, jenis penelitian yang dilaksanakan harus memenuhi kriteria isu strategis dan aktual serta telah melalui hasil pembahasan bersama dengan tim panel ahli sejak mulai dari rencana penelitian sampai dengan hasil akhir penelitian tersebut diserahterimakan. Hal ini

dimaksudkan untuk menjaga mutu kualitas hasil penelitian sehingga berdaya guna dengan pemanfaatan yang jelas.

IKU 1 diperoleh melalui rumusan:

$$\frac{\text{Jumlah penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan}}{\text{Jumlah penelitian yang dikerjakan dalam satu tahun}} \times 100\%$$

Pada tahun 2019, jumlah penelitian yang dilakukan oleh Badan Litbang Perhubungan sebanyak 168 (seratus enam puluh delapan) penelitian, dengan jumlah target rekomendasi kebijakan sebanyak 80% atau 135 (seratus tiga puluh lima) penelitian. Realisasi rekomendasi kebijakan sebanyak 137 (seratus tiga puluh tujuh) penelitian atau 81,55%, Maka capaian kinerja pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk rekomendasi kebijakan transportasi adalah sebesar 101,94%. Hal ini diperoleh dari data jumlah penelitian yang dijadikan kebijakan oleh Menteri/Subsektor/*Stakeholder* berupa *policy brief*, buku laporan, hasil telaahan atau dokumen berita acara pemanfaatan penelitian.

Secara rinci capaian target per-triwulan untuk IKU 1 dibandingkan dengan target Revisi PK disajikan pada tabel berikut ini:

**Tabel 3.2 Target dan Realisasi Capaian Kinerja Terhadap Target Revisi PK Badan Litbang Perhubungan Berdasarkan IKU I Tahun 2019**

INDIKATOR KINERJA UTAMA	TARGET REVISI PK		REALISASI KINERJA 2019 (%)				KINERJA (%)
	SATUAN	JML	TW I	TW II	TW III	TW IV	
1. Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80	12,26	37,57	61,19	81,55	101,94

Rekomendasi kebijakan yang disampaikan oleh Badan Litbang Perhubungan dikelompokkan dalam lima bidang, yaitu rekomendasi kebijakan di bidang kebijakan perencanaan transportasi, bidang transportasi antarmoda, transportasi jalan dan perkeretaapian, transportasi laut, sungai, danau, dan penyeberangan, dan transportasi udara. Komposisi kontribusi realisasi kinerja rekomendasi kebijakan dari masing-masing bidang penelitian dapat dilihat pada Gambar 3.1 berikut ini:

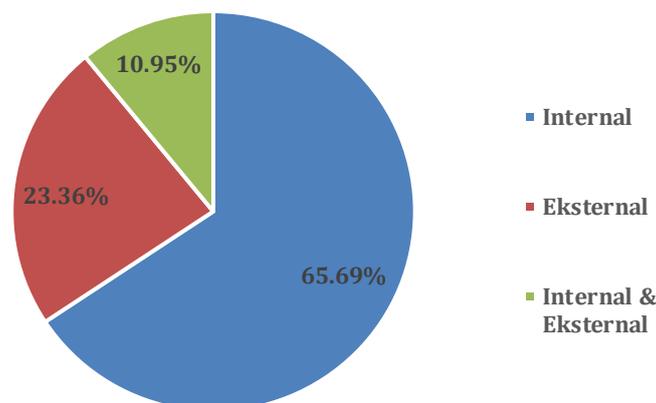
Berdasarkan data pada tabel di bawah ini terlihat kontribusi terbesar pertama, yaitu 32,12% berasal dari penelitian bidang transportasi jalan dan perkeretaapian. Hal ini dikarenakan bidang transportasi jalan dan perkeretaapian terdiri dari dua moda transportasi yaitu transportasi jalan dan perkeretaapian, demikian pula pada bidang transportasi laut, sungai, danau, dan penyeberangan memiliki kontribusi terbesar kedua, yaitu 27,01% berasal dari penelitian bidang transportasi laut, sungai, danau, dan penyeberangan dikarenakan bidang penelitiannya terdiri dari dua moda yaitu transportasi laut dan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan. Berikutnya berturut-turut penelitian bidang transportasi antarmoda (21,90%), penelitian bidang transportasi udara (17,52%) dan penelitian kebijakan perencanaan

transportasi (1,46%). Secara rinci jumlah penelitian dan usulan rekomendasi kebijakan dari masing-masing moda dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 3.3 Rekapitulasi Rekomendasi Kebijakan Menurut Bidang Penelitian**

NO	BIDANG PENELITIAN	JUMLAH PENELITIAN	TARGET REKOMENDASI KEBIJAKAN	REALISASI REKOMENDASI KEBIJAKAN	PERSENTASE (%)
1.	Transportasi Antarmoda	36	29	30	21,90
2.	Transportasi Jalan Dan Perkeretaapian	55	44	44	32,12
3.	Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan	47	37	37	27,00
4.	Transportasi Udara	28	23	24	17,52
5.	Kebijakan Perencanaan Transportasi Wilayah	2	2	2	1,46
<b>TOTAL</b>		<b>168</b>	<b>135</b>	<b>137</b>	<b>100</b>

Berdasarkan data penerima manfaat (*user/stakeholder*) pada Gambar 3.2 di bawah ini, internal Kementerian Perhubungan menerima rekomendasi kebijakan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan sebanyak 65,69% (90 rekomendasi kebijakan yang di dalamnya terdapat 6 penelitian desain/ *prototype*), eksternal Kementerian Perhubungan sebanyak 23,36% (32 rekomendasi kebijakan), serta internal dan eksternal Kementerian Perhubungan menerima sebanyak 10,95% (15 rekomendasi kebijakan yang didalamnya terdapat 1 penelitian desain/ *prototype*). Hal ini berarti bahwa layanan pelaksanaan penelitian Badan Litbang Perhubungan telah diprioritaskan untuk kepentingan internal Kementerian Perhubungan. Secara rinci dapat dilihat pada gambar grafik berikut:



**Gambar 3.1 Komposisi Stakeholder Penerima Rekomendasi Kebijakan**

Keberhasilan pencapaian kinerja IKU 1 disebabkan oleh beberapa faktor sebagai berikut:

- 1) Adanya penugasan Menteri Perhubungan dan permintaan dukungan penelitian dari subsektor di internal Kementerian Perhubungan. Penugasan Menteri Perhubungan

disampaikan melalui disposisi dan arahan langsung pada saat rapat pimpinan. Sementara, permintaan dari unit kerja eselon 1 lainnya berangkat dari hasil pembahasan isu strategis dan kebutuhan kajian ilmiah sesuai arahan kebijakan Menteri Perhubungan.

- 2) Meningkatnya permintaan kajian berbasis ilmiah dari *stakeholder* sebagai dasar pengambilan kebijakan dan proses perencanaan baik di lingkungan internal maupun eksternal kementerian.
- 3) Kegiatan penelitian di Badan Litbang Perhubungan sejak perencanaan, pelaksanaan penelitian, sampai dengan penyusunan naskah rekomendasi selalu dilakukan pembahasan yang mendalam oleh para peneliti yang dilakukan pendampingan dengan tenaga ahli/ narasumber untuk menjaga kualitas penelitian tersebut.
- 4) Bertambahnya jumlah kerja sama di tahun 2019 menjadi 12 kerjasama penelitian yang pada tahun 2018 masih berjumlah lima kerjasama penelitian, meningkatkan kinerja dan rencana kinerja penelitian di tahun mendatang, diantaranya adalah melalui kerja sama dengan sub sektor, perguruan tinggi, BUMN, dan pemerintah daerah. Kerja sama dalam kegiatan penelitian dan pengembangan sebagai tindak lanjut dari penandatanganan naskah kerja sama Tahun 2019 antara lain:
  - a) Penelitian kerja sama dengan Direktorat Penelitian Universitas Gadjah Mada (UGM) di bidang transportasi antarmoda yaitu Penyusunan Evaluasi Cetak Biru Transportasi Antarmoda/ Multimoda;
  - b) Penelitian kerja sama dengan Universitas Indonesia (UI) di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian yaitu Pelaksanaan Survei dan Pengolahan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) di Lintas Selatan Pulau Jawa;
  - c) Penelitian kerja sama dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) di bidang transportasi jalan dan perkeretaapian yaitu Pelaksanaan Studi Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Angkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3);
  - d) Penelitian kerja sama Puslitbang transportasi jalan dan perkeretaapian dengan Sekolah Tinggi Transportasi Darat yaitu Studi Potensi Angkutan Lebaran 2019;
  - e) Penelitian kerja sama dengan Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) dan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin di bidang transportasi laut, sungai, danau, dan penyeberangan yaitu Penelitian *Basic Design* dan *Keyplan Motorized Container Barge* untuk Mengurangi Beban Lalu Lintas Angkutan Jalan Jakarta – Surabaya;
  - f) Penelitian kerja sama dengan Fakultas Teknik Universitas Pattimura di bidang transportasi laut, sungai, danau, dan penyeberangan yaitu Studi Pemilihan Pelabuhan untuk Konsolidasi Muatan Balik Tol Laut di Kepulauan Maluku;
  - g) Penelitian kerja sama dengan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin di bidang transportasi laut, sungai, danau, dan penyeberangan yaitu Penelitian Pengembangan Desain Penahan Gelombang Terapung (*Floating Breakwater*) Disesuaikan dengan Wilayah Perairan;
  - h) Penelitian kerja sama dengan *Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism* (MLIT), *Japan* di bidang transportasi udara yaitu *Accelerating Implementation of Private Partnerships In Indonesians Airport Infrastructure Development For Supporting Sustainable Air Transportation*;
  - i) Penelitian kerja sama dengan Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) di bidang transportasi udara yaitu Studi *Prototype Water Level Detector* Untuk Pemenuhan Sertifikasi;

- j) Penelitian kerja sama dengan Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) di bidang transportasi udara yaitu Studi Pengembangan *Prototype Wind Shear Detector* Untuk Pemenuhan Sertifikasi;
  - k) Penelitian kerja sama dengan Institut Teknologi Bandung (ITB) di bidang transportasi udara yaitu Penelitian Penyusunan *Air Cargo Transshipment Master Plan* di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar;
  - l) Penelitian kerja sama Puslitbang Transportasi Antarmoda dengan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) dan Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian tentang Studi Manfaat Tol Trans dalam Pembangunan Regional di Indonesia.
- 5) Peningkatan kompetensi SDM peneliti melalui pelatihan teknis sangat membantu pelaksanaan kegiatan penelitian. Beberapa yang diselenggarakan pada tahun 2019 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 3.4 Daftar Pendidikan dan Pelatihan Tahun 2019**

NO.	PENDIDIKAN DAN PELATIHAN	JML PESERTA	WAKTU PELAKSANAAN
1	Pelatihan Penulisan Ilmiah	20	28 s.d. 29 Januari 2019
2	Bimbingan Teknis Pengisian dan Perhitungan CO2 menggunakan aplikasi IT-EMS	1	5 Maret 2019
3	Pelatihan Statistik	20	5 s.d. 6 Maret 2019
4	Pelatihan Metodologi Penelitian	20	11 s.d. 14 Maret 2019
5	Penulisan Artikel Ilmiah	30	19 Maret 2019
6	Pelatihan Penulisan Jurnal Ilmiah	20	25 s.d. 28 Maret 2019
7	Pelatihan Teknik Presentasi	20	1 s.d. 5 April 2019
8	2019 Expert group Meeting and Regional Meeting on Intelligent Transport System (ITS) Development and Operation for Sustainable Transport Systems in Asia and The Pasific	2	2 - 4 April 2019
9	IATA Training for the Passenger Fares and Ticketing-Basic	2	5 s.d. 11 Mei 2019
10	Airport Collaborative Decision Making Training	2	16 s.d. 22 Juni 2019
11	Pilot Drone	9	8-12 Juli 2019
12	Pelatihan Infografis	11	22-25 Juli 2019
13	Training Konsep Dasar Rancang Bangun Air Craft Cargo Conversion	16	13 s.d. 16 Agustus 2019
14	Pendampingan FAT (Factory Acceptance Test) Pengadaan Wessel UIC 54	1	20 - 26 Agustus 2019
15	Kursus Bahasa Inggris	20	3 Sept. s.d. 22 Okt. 2019
16	Pelatihan Policy Brief	12	04 September 2019
17	26th ITS World Congress	2	21 - 25 Oktober 2019
18	Analisis Data	25	30 Oktober - 1 November 2019

NO.	PENDIDIKAN DAN PELATIHAN	JML PESERTA	WAKTU PELAKSANAAN
19	IATA In-Flight Security Training	2	09 s.d. 14 Desember 2019
20	IATA Station/Ground Handling Management Training	2	15 s.d. 21 Desember 2019
21	Bimtek Penulisan Jurnal Ilmiah Internasional	15	26 Desember 2019

- 6) Dilaksanakannya penyusunan, pelaksanaan dan pengawasan rencana aksi kegiatan sehingga penyelesaian laporan yang tepat waktu sesuai dengan rencana;
- 7) Komunikasi dan koordinasi dengan PIC masing-masing kegiatan, sehingga program dapat dilaksanakan sesuai dengan yang direncanakan.

Namun demikian, terdapat beberapa catatan untuk perbaikan di masa mendatang antara lain:

- 1) Perencanaan pelaksanaan kegiatan penelitian telah disusun/ ditargetkan sejak awal tahun, namun dalam perjalanannya seringkali terdapat perubahan kebijakan sesuai dengan isu strategis yang terjadi atau adanya permintaan penelitian di luar dari penelitian yang sudah direncanakan;
- 2) Rekomendasi kebijakan atau telaahan/ kajian yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan seringkali telah digunakan oleh pihak lain/ Sub Sektor sebagai dasar penyusunan kebijakan/ pengambilan keputusan atau sumber data tanpa menyebutkan bahwa data tersebut berasal dari Badan Litbang Perhubungan;
- 3) Sebagai unit kerja dengan tugas dan fungsi melaksanakan penelitian, Badan Litbang Perhubungan tidak memiliki kewenangan untuk mengikat sub sektor di lingkungan Kementerian Perhubungan agar mengkoordinasikan kegiatan penelitian yang mereka laksanakan dan membantu kebutuhan dukungan data untuk penelitian litbang;
- 4) Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan baru sebatas dimanfaatkan oleh *stakeholder* di internal kementerian, asosiasi, BUMN, dan pemerintah daerah. *Stakeholder* industri dalam hal ini masih belum tersentuh. Hal ini dikarenakan Badan Litbang perhubungan belum memiliki balai penelitian yang ditujukan untuk penelitian lebih teknis khususnya untuk menjawab kebutuhan industri di sektor transportasi.

Adapun beberapa upaya yang telah dilakukan oleh Badan Litbang Perhubungan terkait dengan target indikator kinerja prosentase penelitian yang dijadikan sebagai rekomendasi kebijakan yang terbagi dalam beberapa aspek, yaitu:

Aspek Anggaran:

- 1) Terkait kebutuhan untuk penyesuaian anggaran penelitian, Badan Litbang Perhubungan telah mengkategorikan penelitian berdasarkan pengelompokkan besaran anggaran, ruang lingkup penelitian, dan jumlah peneliti, yaitu menjadi studi besar, sedang, dan kecil. Studi besar dan sedang ditujukan untuk penelitian dengan tema strategis yang telah ditetapkan

pada awal tahun dan ditargetkan menghasilkan rekomendasi kebijakan prioritas dengan ruang lingkup luas. Studi kecil dalam hal ini ditujukan untuk pelaksanaan kajian perorangan dengan ruang lingkup terbatas. Pemenuhan permintaan penelitian di luar dari rencana yang awal dapat dilaksanakan menggunakan mekanisme studi kecil sehingga tetap dapat menyokong kebutuhan permintaan penelitian strategis sesuai permintaan dan arahan pimpinan.

- 2) Badan Litbang Perhubungan khususnya Puslitbang transportasi Antarmoda dan Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian selaku pada tahun 2018 telah masuk dalam pembinaan Kemenristek Dikti untuk menuju ke Pusat Unggulan Iptek (PUI) dan pada tahun 2019 telah memperoleh dana insentif operasional Pengembangan Pusat Unggulan Iptek Kemenristek Dikti. Hal ini merupakan salah satu upaya Badan Litbang Perhubungan dalam peningkatan kinerja penelitian yang dijadikan sebagai rekomendasi kebijakan dalam hal aspek anggaran
- 3) Pada Tahun 2019 pengajuan *project funding* kepada *The Standing Committee for Economic and Trade Cooperation (COMCEC)* dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia cq. Badan Litbang Perhubungan telah masuk dalam *shortlisted* Tahun 2020 sehingga dapat melanjutkan ke tahap selanjutnya untuk penyusunan full proposal. *Project funding* yang lolos adalah *research based activity* dengan judul: “*Strategic Implementation on The Sustainable and Integrated Freight Transport Corridor Governance in Indonesia-Malaysia-Brunei Darussalam*”

#### Aspek Diseminasi Penelitian:

- 1) Sosialisasi hasil penelitian telah dilakukan melalui laman situs jejaring Badan Litbang Perhubungan dengan harapan informasi akan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan dapat diketahui lebih meluas. Upaya penyebaran informasi hasil penelitian juga telah dilakukan melalui media cetak, jurnal melalui aplikasi *open journal system (ojs)*, dan kegiatan forum ilmiah seperti *workshop/ simposium/seminar*;
- 2) Setiap tahun Badan Litbang Perhubungan melaksanakan kegiatan Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) dalam rangka sinkronisasi kegiatan penelitian bidang transportasi di tingkat internal kementerian dan di lingkup nasional dengan turut mengundang sub sektor dan kementerian/lembaga terkait, pemerintah daerah, dan perguruan tinggi baik sebagai peserta maupun sebagai narasumber. Pada tahun 2019, Rakornis Badan Litbang Perhubungan diselenggarakan pada 19 – 20 Februari 2019 dengan tema “Revitalisasi Badan Litbang Perhubungan Sebagai Lembaga Penyusun Rekomendasi Kebijakan Transportasi di Era Revolusi Industri 4.0” Tujuan penyelenggaraan Rakornis untuk mewujudkan sinergitas antara Lembaga Riset, Regulator, Operator Transportasi serta koordinasi guna mendukung sinkronisasi kegiatan penelitian di bidang transportasi.

#### Aspek Kerja Sama:

- 1) Dalam rangka mengatasi keterbatasan pelaksanaan penelitian terapan, maka salah satu upaya yang telah dilakukan adalah melalui penelitian kolaborasi, yaitu dengan menggandeng insitusi atau lembaga penelitian atau perguruan tinggi untuk melaksanakan

penelitian bersama. Pelaksanaan penelitian transportasi yang dikerjasamakan di tahun 2019 sangat membantu keberhasilan penelitian. Beberapa kolaborasi Badan Litbang pada tahun 2019 yaitu dengan *Ministry of Land Infrastructure Transport and Tourism* (MLIT), Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), Universitas Indonesia (UI), Institut Teknologi Bandung (ITB), Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), Universitas Gadjah Mada (UGM), Universitas Hasanuddin (UNHAS), Universitas Pattimura (UNPATTI), Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD), dan Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Aspek Sumber Daya Manusia:

- 1) Badan Litbang Perhubungan telah menyampaikan kebutuhan pegawai untuk masing-masing jabatan fungsional berdasarkan analisis beban kerja untuk mengatasi kekurangan Sumber Daya Peneliti.
- 2) Peningkatan kompetensi SDM melalui bimbingan teknis, diklat dan kegiatan *sharing knowledge*.

Secara rinci, rekomendasi kebijakan yang telah disampaikan oleh Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2019 beserta data *stakeholder* selaku penerima disajikan pada data dukung IKU 1 (**Lampiran 6**).

## **IKU 2: Prosentase Pemanfaatan Hasil Penelitian pada (t-2), t adalah tahun IKU**

Rekomendasi kebijakan hasil penelitian yang telah diserahterimakan kepada *stakeholder* Badan Litbang Perhubungan beberapa di antaranya ada yang bersifat pemanfaatan langsung pada tahun berjalan, namun beberapa bersifat tidak langsung terpakai. Oleh karena itu, untuk mengukur kinerja untuk pemanfaatan penelitian yang bersifat tidak langsung terpakai diwujudkan melalui indikator Prosentase Pemanfaatan Hasil Penelitian pada (t-2), t adalah tahun IKU.

Berangkat dari jenis dan tujuan pelaksanaan penelitian, beberapa hasil penelitian ada yang bersifat dapat langsung terpakai (aplikatif) pada tahun berjalan dan ada pula yang tidak/ belum dapat terpakai kecuali telah memenuhi beberapa kriteria atau persyaratan tertentu. Untuk mengetahui tindak lanjut hasil penelitian yang telah diserahterimakan kepada pengguna, Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2019 telah melakukan identifikasi melalui *monitoring* pemanfaatan atau tindak lanjut hasil penelitian. Tujuan indikator ini adalah sebagai *quality control* sekaligus sebagai bahan evaluasi Badan Litbang Perhubungan terhadap pemanfaatan tindak lanjut hasil penelitian.

Pelaksanaan monitoring pemanfaatan atau tindak lanjut hasil penelitian dalam hal ini dilakukan oleh masing-masing unit kerja Eselon II berdasarkan bidang transportasi. Monitoring ini dilaksanakan dalam interval dua tahunan terhadap penelitian yang ditindaklanjuti oleh stakeholder. Pemanfaatan tindak lanjut hasil penelitian tersebut dapat berupa acuan dalam pengembangan sektor transportasi.

IKU2 diperoleh melalui rumusan:

$$\frac{\text{Jumlah penelitian yang ditindaklanjuti}}{\text{Jumlah penelitian yang dilakukan monitoring}} \times 100\%$$

Perhitungan realisasi kinerja IKU 2 diperoleh dengan formula membandingkan jumlah penelitian yang ditindaklanjuti dengan jumlah penelitian yang dimonitoring.

Target prosentase pemanfaatan hasil monitoring (t-2), t adalah tahun IKU yang dituangkan dalam dokumen Perjanjian Kinerja Eselon I Revisi 1 Tahun 2019 sebesar 80% dapat terealisasi sebesar 95,73% dengan capaian kinerja sebesar 119,66%. Pada tahun 2019 Badan Litbang Perhubungan telah melakukan monitoring terhadap 117 judul penelitian tahun 2017 dan didapatkan 112 hasil penelitian yang ditindaklanjuti oleh pengguna. Angka ini sebagaimana yang tertuang dalam tabel berikut:

**Tabel 3.5 Target dan Realisasi Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan IKU 2 Tahun 2019**

INDIKATOR KINERJA UTAMA		TARGET PK		REALISASI KINERJA 2019 (%)				KINERJA (%)
		SATUAN	JML	TW I	TW II	TW III	TW IV	
2.	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU	%	80	8,00	11,76	16,24	95,73	119,66

Faktor keberhasilan tercapainya IKU 2 antara lain:

- 1) Dilaksanakannya monitoring tindak lanjut hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Badan Litbang Perhubungan secara rutin, untuk mengetahui pemanfaatan dari rekomendasi kebijakan yang telah diserahterimakan kepada para pengguna jasa penelitian dan pengembangan.
- 2) Hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan dalam bentuk rekomendasi kebijakan berangkat dari kebutuhan pengguna/ *stakeholder* dan telah diserahterimakan kepada pengguna/*stakeholder*. Monitoring dilakukan terhadap penelitian yang telah ditindaklanjuti dari dua tahun sebelumnya.
- 3) Adanya transfer *knowledge* pada saat pelaksanaan penelitian di daerah dengan melibatkan tenaga surveyor lokal dan pemerintah daerah setempat.

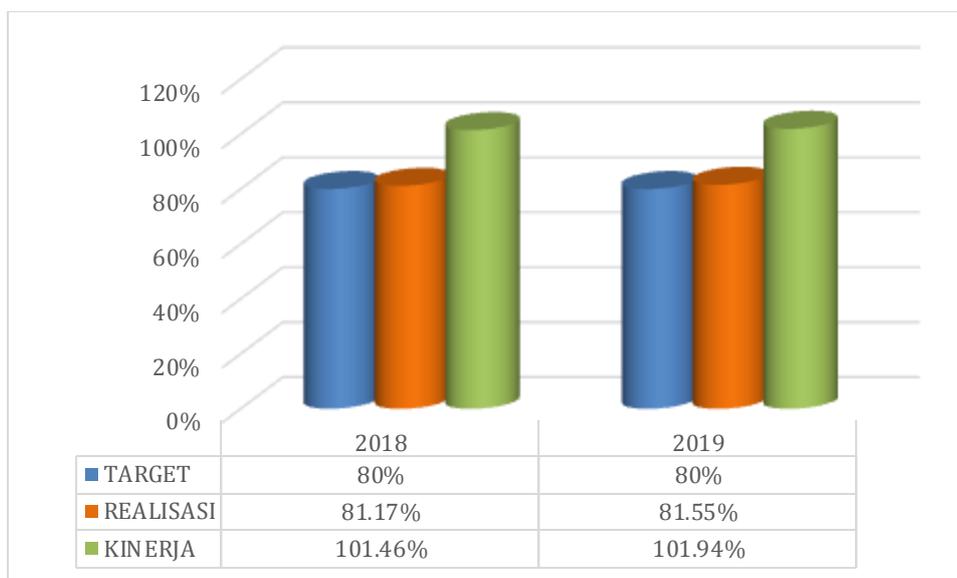
Secara rinci, hasil monitoring tindak lanjut pemanfaatan hasil penelitian (t-2) disajikan pada data dukung IKU 2 (**Lampiran 6**).

### **3.2.2. PERBANDINGAN REALISASI KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2019 TERHADAP REALISASI KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2018**

#### **IKU 1: Prosentase Hasil Penelitian yang Dimanfaatkan sebagai Rekomendasi Kebijakan**

Realisasi kinerja Indikator Kinerja Utama Pertama yaitu Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan Tahun 2019 dibandingkan dengan realisasi capaian pada tahun 2018. Apabila dibandingkan sejak tahun 2018-2019, target indikator kinerja ini tidak mengalami perubahan yaitu sebesar 80%. Realisasi capaian pada tahun 2018 sebesar 81,17% pada tahun 2019 realisasi capaian naik menjadi 81,55%. Rata-rata capaian

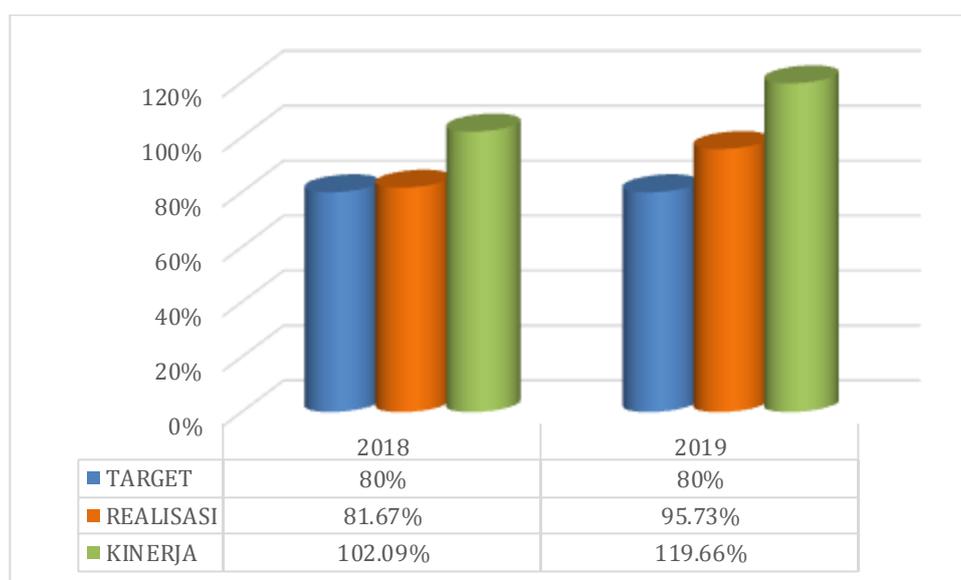
kinerja sejak tahun 2018-2019 sebesar 101,70%. Secara rinci dapat dilihat pada Gambar dibawah ini:



**Gambar 3.2 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 1 Terhadap Target Kinerja Tahun 2018 - 2019**

**IKU 2: Prosentase Pemanfaatan Hasil Penelitian pada (t-2), t adalah tahun IKU**

Realisasi kinerja Indikator Kinerja Utama kedua yaitu Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU Tahun 2019 hanya dapat dibandingkan dengan realisasi capaian pada tahun 2018. Apabila dibandingkan sejak tahun 2018-2019, target indikator kinerja ini tidak mengalami perubahan yaitu sebesar 80%. Realisasi capaian pada tahun 2018 sebesar 81,67% pada tahun 2019 realisasi capaian naik menjadi 95,73%, dengan rata-rata capaian kinerja sejak tahun 2018-2019 sebesar 110,87%. Secara rinci dapat dilihat pada gambar grafik dibawah ini:



**Gambar 3.3 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 2 Terhadap Target Kinerja Tahun 2018 - 2019**

Berdasarkan data di atas didapatkan perbandingan capaian kinerja tahun 2019 dengan tahun

2018 yang dapat dilihat pada gambar grafik sebagai berikut:



**Gambar 3.4 Grafik Perbandingan Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 dengan Tahun 2018**

Pada gambar grafik di atas dapat dilihat jika capaian kinerja pada IKU 1 dari tahun 2018 mengalami kenaikan menjadi 101,94% pada tahun 2019, demikian juga dengan capaian kinerja pada IKU 2 mengalami kenaikan dari 102,09% pada tahun 2018 naik menjadi 119,66% pada tahun 2019. Dari angka capaian kinerja tiap IKU tersebut didapatkan nilai rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan. Rata-rata capaian kinerja Tahun 2019 mengalami kenaikan jika dibandingkan dengan rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Tahun 2018, yaitu pada tahun 2018 rata-rata capaian kinerja sebesar 101,78% sedangkan pada tahun 2019 sebesar 110,80%. Peningkatan IKU 2 disebabkan adanya peningkatan jumlah target penelitian yang ditindaklanjuti dari 19 penelitian menjadi 94 penelitian di tahun 2019.

### **3.2.3. PERBANDINGAN REALISASI KINERJA TAHUN 2015 - 2019 TERHADAP TARGET KINERJA REVIU RENSTRA TAHUN 2015 -2019**

Pencapaian realisasi kinerja tahun 2015-2019 Badan Litbang Perhubungan untuk beberapa indikator kinerja tidak dapat disandingkan karena adanya penambahan indikator kinerja baru dan perubahan satuan target kinerja di tahun 2017 dan 2018. Sasaran Strategis (SS) dan IKU tahun 2015-2016 masih mengacu pada dokumen Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 sedangkan sasaran dan indikator kinerja tahun 2017 mengacu pada penetapan revisi IKU oleh Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor SK 97 Tahun 2017. Pada tahun 2018, sasaran dan indikator kinerja mengacu pada penetapan revisi IKU oleh Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor SK 142 Tahun 2018. Pada Tahun 2019 sasaran dan indikator kinerja mengacu pada Surat Keputusan Kepala Badan Litbang Perhubungan Nomor SK 98 Tahun 2019 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di Lingkungan Badan Litbang Perhubungan

Apabila dibandingkan antara IKU tahun 2015-2016 dengan IKU revisi tahun 2017 terdapat perubahan yang cukup signifikan. Jumlah sasaran strategis (SS) tahun 2015-2016 hanya sebanyak tiga buah yang diwujudkan dalam enam IKU. Sedangkan pada IKU revisi tahun 2017 jumlah sasaran strategis (SS) berkembang menjadi sembilan buah dengan sembilan belas IKU. Pada tahun 2018 berdasarkan rekomendasi atas evaluasi implementasi SAKIP Kementerian

Perhubungan Tahun 2017 oleh Kemenpan-RB, direkomendasikan agar IKU berorientasi *outcome* sehingga Badan Litbang Perhubungan melakukan penyesuaian dengan merevisi IKU dan dihasilkan enam SS dengan sepuluh IKU. Pada tahun 2019 indikator mengalami perubahan dari sepuluh Indikator Kinerja Utama (IKU) di awal tahun 2019 berubah menjadi hanya dua Indikator Kinerja Utama (IKU) sebagai tindak lanjut hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kemenpan RB yang mengamanatkan bahwa Indikator Kinerja Utama (IKU) harus berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan

Perubahan dan perbandingan sasaran strategis serta indikator kinerja Badan Litbang Perhubungan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 3.6 Perbandingan Sasaran Strategi dan Indikator Kinerja Utama Badan Litbang Perhubungan  
Tahun 2015-2016, 2017,2018 dan 2019**

NO	TAHUN 2015-2016		NO	TAHUN 2017		NO	TAHUN 2018		NO	TAHUN 2019				
	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA			
<i>Stakeholder Perspective</i>														
1.	Meningkatnya kualitas dan kuantitas hasil penelitian dan pengembangan	1. Penelitian yang dijadikan sebagai bahan rekomendasi kebijakan	1.	Meningkatnya kualitas penelitian sesuai kebutuhan melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi	1.	Pemanfaatan hasil penelitian dalam bentuk bahan rekomendasi kebijakan transportasi	1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi	1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi	1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan
													2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2),t adalah tahun IKU
<i>Customer Perspective</i>														
		2. Penelitian naskah akademis/ kebijakan (NSPK) yang diajukan kepada Kemenhub	2.	Meningkatnya kualitas kinerja penelitian dan pengembangan bidang transportasi	2.	Tersusunnya naskah urgensi bidang transportasi	2	Meningkatnya pelaksanaan penelitian sesuai dengan kebutuhan	2	Prosentase pemenuhan permintaan penelitian dari stakeholder				
		3. Rekomendasi atas kebutuhan perbaikan transportasi melalui klinik transportasi			3.	Tersedianya rekomendasi penelitian dalam bentuk aplikasi, model, design/prototype								
		4. Jumlah aplikasi, model, design/ prototype			4.	Tersedianya hasil rekomendasi penelitian berdasarkan usulan daerah/ instansi terkait								

NO	TAHUN 2015-2016		NO	TAHUN 2017		NO	TAHUN 2018		NO	TAHUN 2019				
	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA			
<b>Internal Process Perspective</b>														
2.	Meningkatnya akses ke sumber informasi IPTEK perhubungan	5.	Jumlah penelitian per peneliti	3.	Meningkatnya jejaring/kerja sama penelitian dan pengembangan	5.	Tersusunnya naskah kerja sama dengan lembaga penelitian/ instansi terkait	3	Meningkatnya harmonisasi dan kerjasama penelitian dan pengembangan di bidang transportasi	3	Prosentase pemanfaatan kerja sama dalam kegiatan penelitian dan pengembangan			
		6.	Penelitian yang dikerjakan samakan			6.	Terselenggaranya kerja sama penelitian transportasi			4	Prosentase hasil forum ilmiah yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan			
				4.	Meningkatnya hasil identifikasi pemanfaatan penelitian melalui kegiatan <i>monitoring</i>	7.	Terselenggaranya pelaksanaan <i>monitoring</i> tindak lanjut hasil penelitian	4	Meningkatnya pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan hasil penelitian	5	Prosentase pemanfaatan hasil monitoring (t-2), t adalah tahun IKU			
								5	Meningkatnya publikasi dan diseminasi hasil penelitian	6	Prosentase hasil penelitian yang terdiseminasi dan terpublikasi			
<b>Learning and Growth Perspective</b>														
3.	Meningkatnya informasi dan publikasi hasil litbang	7.	Penelitian yang dipublikasikan	5.	Meningkatnya produktivitas kinerja SDM Badan Litbang Perhubungan	8.	Proporsi tenaga fungsional peneliti Badan Litbang terhadap total pegawai	6	Meningkatnya kapasitas dukungan manajemen penelitian dan	7	Tingkat Produktivitas Peneliti			

NO	TAHUN 2015-2016		NO	TAHUN 2017		NO	TAHUN 2018		NO	TAHUN 2019	
	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA
		8. Penelitian yang mendapat HKI			9. Proporsi anggaran penelitian terhadap anggaran total Badan Litbang Perhubungan		pengembangan di bidang transportasi	8	Peningkatan kompetensi SDM Badan Litbang melalui bimbingan teknis		
		9. <i>Datab ase</i> Transp ortasi			10. Pelaksanaan penelitian per peneliti			9	Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan		
			6.	Meningkatnya kualitas SDM Balitbang yang kompeten dan professional	11. Terlaksananya pendidikan dan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM Litbang			10	Tingkat Maturitas SPIP		
			7.	Meningkatnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian	12. Terwujudnya kegiatan publikasi kelitbangan dan diseminasi hasil penelitian						
					13. Tersusunnya publikasi nasional terakreditasi dibidang transportasi melalui open journal system						

NO	TAHUN 2015-2016		NO	TAHUN 2017		NO	TAHUN 2018		NO	TAHUN 2019	
	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA
					14.						
			8.	Meningkatnya akuntabilitas kinerja administrasi dan tata kelola pemerintahan	16.						
					17.						
			9.	Meningkatnya optimalisasi pengelolaan anggaran, BMN dan layanan perkantoran	18.						
					19.						

Berdasarkan tabel perbandingan di atas, terlihat bahwa sasaran strategis dan indikator kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2015-2016 tidak selengkap indikator kinerja revisi tahun 2017 dan 2018. Hal ini dikarenakan revisi IKU 2017 dan 2018 disusun dengan menggunakan pendekatan *business process* organisasi Badan Litbang Perhubungan sehingga memudahkan untuk menjabarkan ke dalam kegiatan di tingkat Eselon II sampai dengan Eselon IV.

Dari sembilan IKU lama yang digunakan pada tahun 2015-2016 sebanyak tujuh IKU masih digunakan, sementara indikator lainnya baru diwujudkan pada IKU revisi 2017. Pada tahun 2018, semua IKU pada IKU Revisi 2017 masih digunakan hanya saja beberapa sudah digabungkan dalam satu IKU, serta pada tahun 2019 IKU kembali direvisi menjadi hanya 2 IKU hal ini sebagai tindak lanjut sebagai tindak lanjut hasil Evaluasi Reformasi Birokrasi Area Akuntabilitas oleh Kemenpan RB yang mengamanatkan bahwa Indikator Kinerja Utama (IKU) harus berorientasi *Outcome* dan yang hanya merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan sehingga hanya dua IKU yang dapat disandingkan dengan IKU revisi yang diperjanjikan dalam dokumen perjanjian kinerja revisi 2019. Adapun kedua IKU tersebut adalah:

1. Indikator Kinerja Utama 1, yaitu Prosentase Hasil Penelitian yang dimanfaatkan sebagai Rekomendasi Kebijakan;
2. Indikator Kinerja Utama 2, yaitu Prosentase pemanfaatan hasil penelitian pada (t-2), t adalah tahun IKU.

Secara rinci realisasi kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2015-2018 terhadap target kinerja tahun 2015-2018 untuk seluruh indikator kinerja berdasarkan dokumen Reviu Renstra Tahun 2015-2019 yang telah dilakukan reviu pada tahun 2018 disajikan pada tabel 3.7. di bawah ini. Untuk delapan IKU tidak tercantum di dalam dokumen Reviu Renstra Tahun 2015-2019 yang direviu Tahun 2019 dikarenakan pada tahun 2019 IKU Badan Litbang Perhubungan telah dilakukan perubahan terhadap IKU yang bersifat outcome dan merupakan core bisnis Badan Litbang Perhubungan.

Rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2015 sebesar 114,76% dengan 9 IKU kemudian pada tahun 2016 rata-rata capaian kinerja turun menjadi 113,20% dengan jumlah IKU yang sama. Pada tahun 2017 rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan menjadi 112,36% dengan 19 IKU kemudian di tahun 2018 dengan 10 IKU rata-rata capaian kinerja naik menjadi 118,11. Tahun 2019 IKU Badan Litbang Perhubungan telah dilakukan perubahan menjadi dua IKU yang bersifat outcome dan merupakan core bisnis Badan Litbang Perhubungan sehingga rata-rata capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan di tahun 2019 menjadi 110,80%

Tabel 3.8 di bawah menampilkan perbandingan antara target dan realisasi capaian kinerja Tahun 2015-2019 berdasarkan dokumen Reviu Renstra Tahun 2015-2019 yang telah dilakukan reviu pada tahun 2019.

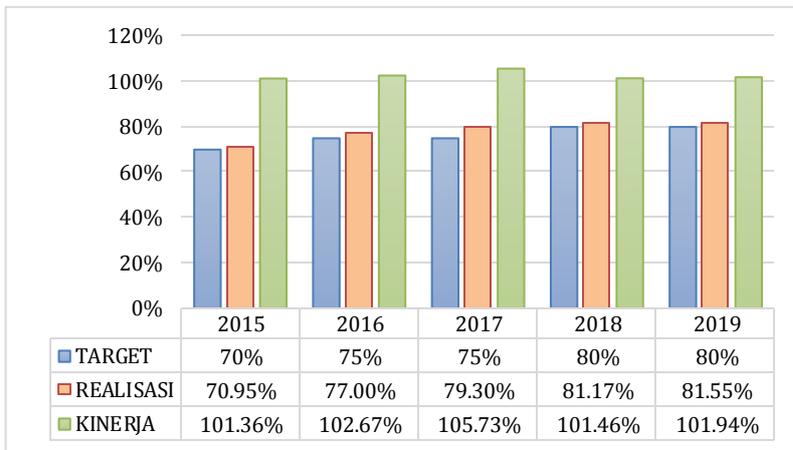
**Tabel 3.7 Perbandingan Target dan Realisasi Capaian Kinerja Tahun 2015-2018 Berdasarkan Reviu Renstra Tahun 2018**

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	REALISASI CAPAIAN KINERJA TAHUN 2015 - 2018											
			2015			2016			2017			2018		
			TARGET	REAL	KINERJA	TARGET	REAL	KINERJA	TARGET	REAL	KINERJA	TARGET	REAL	KINERJA
1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	70	70,95	101,4	75	77	102,67	75	79,3	105,73	80	81,17	101,46%
2	Prosentase pemenuhan permintaan penelitian dari stakeholder	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	51	38	74	60	67,93	113,22%
3	Prosentase pemanfaatan kerja sama untuk kegiatan penelitian dan pengembangan	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	70	100	142,86%
4	Prosentase hasil forum ilmiah yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	100	100	100%
5	Terselenggaranya pelaksanaan monitoring tindak lanjut hasil penelitian	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	41	42	102,4	80	81,67	102,09%
6	Prosentase hasil penelitian yang terdiseminasi dan terpublikasi	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80	97,26	121,58%
7	Tingkat Produktivitas Peneliti	Rata-rata indeks	2	1,65	82,5	2	1,75	87,5	1,5	1,55	103	1,5	1,85	123,33%
8	Peningkatan kompetensi SDM Badan Litbang melalui bimbingan teknis	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	80	86,76	108,45%
9	Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan	Nilai	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	A (80)	A (80)	100	A (80)	menunggu penilaian Itjen	menunggu penilaian Itjen
10	Tingkat Maturitas SPIP	Level	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	2	3	150

**Tabel 3.8 Perbandingan Target dan Realisasi Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 Berdasarkan Dokumen Reviu Renstra Tahun 2015-2019 Yang Direviu Tahun 2019**

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	REALISASI CAPAIAN KINERJA TAHUN 2015 - 2019														
			2015			2016			2017			2018			2019		
			TARGET	REAL	KINERJA	TARGET	REAL	KINERJA	TARGET	REAL	KINERJA	TARGET	REAL	KINERJA	TARGET	REAL	KINERJA
1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	70	70,95	101,4	75	77	102,67	75	79,3	105,73	80	81,17	101,46%	80	81,55	101,94%
2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU	%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	41	45,45	110,85	80	81,67	102,09%	80	95,73	119,66%

**1. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2019 terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2019 Pada Indikator Kinerja Utama Pertama;**

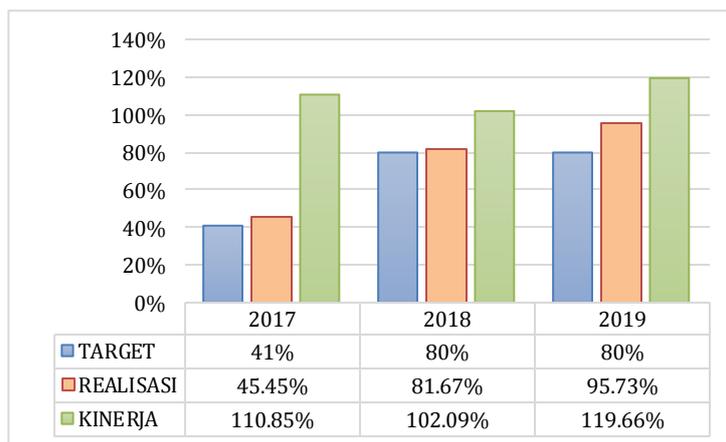


**Gambar 3.5 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 1 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2019**

IKU 1 ini merupakan indikator *outcome* Badan Litbang Perhubungan sebagai turunan dari indikator kinerja pada pencapaian kinerja di tingkat Kementerian Perhubungan, Oleh karena itu, indikator ini tidak mengalami revisi secara nomenklatur tetapi mengalami revisi target dari 75% menjadi 80% di tahun 2019. Apabila dibandingkan antara capaian kinerja tahun

2015-2019, terlihat kinerja pemanfaatan rekomendasi kebijakan mengalami peningkatan. Pencapaian kinerja rata-rata IKU 1 selama kurun waktu 2015-2019 rata rata adalah sebesar 102,63%. Tercatat capaian kinerja pada tahun 2015 adalah 101,4% dengan target 70%. Selanjutnya tahun 2016 capaian kinerja meningkat menjadi 102,67% (target 75%). Tahun 2017 kembali mengalami peningkatan dengan capaian kinerja sebesar 105,73% dengan target 75%. Tahun 2018 capaian kinerja sebesar 101,46%. Kemudian di Tahun 2019, capaian kinerja sebesar 101,94% dengan target 80%.

**2. Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2017-2019 terhadap Target Kinerja Tahun 2017-2019;**



**Gambar 3.6 Perbandingan Realisasi Kinerja IKU 2 Terhadap Target Kinerja tahun 2017-2019**

Realisasi kinerja Indikator Kinerja Utama kedua yaitu Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU Tahun 2019 hanya dapat dibandingkan dengan realisasi capaian pada tahun 2017 dan 2018. Apabila dibandingkan sejak tahun 2017-2019, target indikator kinerja ini mengalami perubahan yaitu pada tahun 2017 target indikator ini sebesar 41% dan berubah pada tahun 2018-2019 menjadi sebesar 80%. Realisasi capaian pada

tahun 2017 sebesar 45,45% naik menjadi 81,67% pada tahun 2018 dan pada tahun 2019 realisasi capaian kembali naik menjadi 119,66% dengan rata-rata capaian kinerja sejak tahun 2017-2019 sebesar 110,87%.

### 3.2.4. PERBANDINGAN REALISASI KINERJA TAHUN 2019 TERHADAP DOKUMEN REVIU RENSTRA 2015-2019

Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 ditujukan sebagai kerangka kerja yang berisikan rencana dan capaian target kinerja dalam rangka mewujudkan pelaksanaan program penelitian dan pengembangan perhubungan selama periode lima tahun. Selanjutnya dokumen Renstra menjadi acuan dalam penyusunan perjanjian kinerja. dokumen renstra yang digunakan sebagai pembanding adalah dokumen *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019. Kemudian pada Oktober tahun 2018 sebagai tindak lanjut dari rekomendasi hasil evaluasi

Dasar penetapan target kinerja dalam dokumen perjanjian kinerja salah satunya adalah dengan mempertimbangkan alokasi pagu anggaran yang ditetapkan pada tahun yang akan berjalan serta hasil evaluasi capaian kinerja pada tahun sebelumnya. Pada tahun 2019, dokumen Perjanjian Kinerja Badan Litbang Perhubungan mengalami revisi di bulan Mei sebagai tindak lanjut atas perubahan indikator kinerja utama (IKU) Badan Litbang Perhubungan).

Adapun perbandingan realisasi kinerja tahun 2019 dengan target tahun 2019 sebagaimana tercantum dalam dokumen *review* renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 disajikan pada tabel berikut:

**Tabel 3.9 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2019 Terhadap Target *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019**

NO	SASARAN STRATEGIS PROGRAM	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)	SATUAN	TARGET REVIEW RENSTRA 2019	TARGET PK REVISI	REALISASI	
<b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b>							
1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi	1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80	80	81,55
		2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU	%	80	80	95,73

Berdasarkan data perbandingan di atas, tidak terlihat adanya perbedaan antara target *Review* Renstra dengan target Perjanjian Kinerja revisi tahun 2019. Hal ini dikarenakan penyusunan *Review* Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 menggunakan IKU dan target revisi tahun 2019.

### 3.3. ANALISIS EFISIENSI SUMBER DAYA

Dalam tahapan ini dilakukan pengukuran untuk mengetahui tingkat efisiensi/penghematan penggunaan sumber daya (khususnya sumber daya keuangan yang dialokasikan dalam DIPA Kementerian Perhubungan TA.2019 dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi yang dinyatakan dalam ketercapaian/ketidaktercapaian pelaksanaan Indikator Kinerja Utama (IKU).

Pada Tahun 2017 telah disahkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor PMK 214 tahun 2017 Tentang Pengukuran dan Evaluasi Kinerja atas Pelaksanaan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/Lembaga sehingga untuk Peraturan Menteri Keuangan Nomor PMK 249 tahun 2011 dicabut, dimana peraturan terbaru mengatur tata acara pengukuran pada proses evaluasi kinerja, yang terdiri atas 4 (empat) indikator, yakni :

#### 2.3.1 Analisis Capaian Keluaran

Capaian Keluaran (Output) Program Badan Litbang Perhubungan diukur dengan membandingkan antara realisasi indikator Keluaran (Output) Program dengan target indikator Keluaran (Output) Program.

**Tabel 3.10 Data Target dan Realisasi Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

NO	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)	SATUAN	TARGET PK REVISI I TAHUN 2019	REALISASI
1	1 Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80	81,55
	2 Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU	%	80	95,73

$$CKP = \prod_{i=1}^m \left( \left( \left( \prod_{i=1}^n \frac{\text{Realisasi Indikator}_i}{\text{Target Indikator}_i} \right)^{\frac{1}{n}} \right)^{\frac{1}{m}} \right) \times 100\%$$

Dimana :

CKP : Capaian Keluaran (*Output*) Program

m : Jumlah Keluaran (*Output*) Program

n : Jumlah Indikator Keluaran (*Output*) Program

$$= \left( \left( \left( \frac{81,55}{80} \right)^{\frac{1}{1}} \right) \times \left( \left( \frac{95,73}{80} \right)^{\frac{1}{1}} \right) \right)^{\frac{1}{2}} \times 100\%$$

$$= 110,44\%$$

Analisis Pencapaian keluaran (Output) Program Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 sebesar 110,44% yang diperoleh dari perkalian seperti di atas.

### 2.3.2 Analisis Penyerapan Anggaran

Prosentase penyerapan anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun Anggaran 2019 didapatkan dengan rumus perhitungan sebagai berikut:

$$P = \frac{RA}{PA} \times 100\%$$

Dimana :

P : Penyerapan Anggaran

RA : Akumulasi Realisasi Anggaran

PA : Akumulasi Pagu Anggaran

**Tabel 3. 11 Tingkat Penyerapan Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 per Bulan**

No	Bulan	RPD	RPD Kumulatif	Realisasi Anggaran	TK (Tingkat Penyerapan)
1	Januari	3.626.921.000	3.626.921.000	3.213.007.509	88,59%
2	Februari	6.228.384.000	9.855.305.000	6.211.213.024	99,72%
3	Maret	7.278.988.000	17.134.293.000	7.280.667.287	100,02%
4	April	9.009.004.000	26.143.297.000	8.763.380.981	97,27%
5	Mei	16.480.708.000	42.624.005.000	18.906.361.135	114,72%
6	Juni	8.886.897.000	51.510.902.000	6.893.904.400	77,57%
7	Juli	15.701.298.000	67.212.200.000	15.073.437.046	96,00%
8	Agustus	13.442.770.000	80.654.970.000	13.770.150.471	102,44%
9	September	13.850.263.000	94.505.233.000	12.671.582.866	91,49%
10	Oktober	14.666.026.000	109.171.259.000	16.979.351.533	115,77%
11	November	17.032.160.000	126.203.419.000	15.968.322.109	93,75%
12	Desember	18.131.307.000	144.334.726.000	17.770.907.531	98,01%
TOTAL		144.334.726.000	144.334.726.000	143.502.285.892	99,42%

\*Sumber: Aplikasi SMART (<http://monev.anggaran.depkeu.go.id>)

$$P = \frac{143.502.285.892}{144.334.726.000} \times 100\%$$

$$P = 99.42\%$$

Analisis Penyerapan Anggaran Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Tahun 2019 mencapai 99.42% yang diperoleh dari pembagian Akumulasi Realisasi Anggaran dibagi dengan Akumulasi Pagu Anggaran dan dikalikan 100%.

### 3.3.3 Analisis Efisiensi

Formula penghitungan efisiensi dilakukan dengan membandingkan penjumlahan ( $\Sigma$ ) dari selisih antara perkalian pagu anggaran keluaran dengan capaian keluaran dan realisasi anggaran keluaran dengan penjumlahan ( $\Sigma$ ) dari perkalian pagu anggaran keluaran dengan capaian keluaran.

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n ((PAKi \times CKi) - RAKi)}{\sum_{i=1}^n (PAKi \times CKi)} \times 100\%$$

Dimana :

E : Efisiensi

PAKi : Pagu Anggaran Keluaran i

RAKi : Realisasi Anggaran Keluaran i

CKi : Capaian Keluaran I berdasarkan aplikasi smart sebesar 100%

$$E = \frac{((144.334.726.000 \times 100\%) - 143.502.285.892)}{(144.334.726.000 \times 100\%)} \times 100\%$$

$$E = 0,58\%$$

**Tabel 3. 12 Perhitungan Analisis Efisiensi**

NO	SASARAN STRATEGIS	TARGET	REALISASI	ALOKASI ANGGARAN	REALISASI	EFISIENSI
1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi	100	99,42	144.334.726.000	143.502.285.892	0,58%
<b>TOTAL</b>				<b>144.334.726.000</b>	<b>143.502.285.892</b>	<b>0,58%</b>

Nilai efisiensi diperoleh dengan asumsi bahwa minimal yang dicapai Badan Litbang Perhubungan dalam rumus efisiensi 0,58%.

### 3.3.4 Analisis Konsistensi Antara Perencanaan Dan Implementasi

$$K = \frac{\sum_{i=1}^n \left( \frac{RPDK_n - |RPDK_n - RAK_n|}{RPDK_n} \times 100\% \right)}{n}$$

Dimana :

K : Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan

RAK : Realisasi Anggaran Kumulatif dengan Bulan i

RPDK : Rencana Penarikan dana Kumulatif sampai dengan Bulan ke n

n : Jumlah Bulan

**Tabel 3.13 Rencana Penarikan Dana Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 per Bulan**

NO	BULAN	RPD	RPD KUMULATIF	REALISASI ANGGARAN	RA KUMULATIF
1	Januari	3.626.921.000	3.626.921.000	3.213.007.509	3.213.007.509
2	Februari	6.228.384.000	9.855.305.000	6.211.213.024	9.424.220.533
3	Maret	7.278.988.000	17.134.293.000	7.280.667.287	16.704.887.820
4	April	9.009.004.000	26.143.297.000	8.763.380.981	25.468.268.801
5	Mei	16.480.708.000	42.624.005.000	18.906.361.135	44.374.629.936
6	Juni	8.886.897.000	51.510.902.000	6.893.904.400	51.268.534.336
7	Juli	15.701.298.000	67.212.200.000	15.073.437.046	66.341.971.382
8	Agustus	13.442.770.000	80.654.970.000	13.770.150.471	80.112.121.853
9	September	13.850.263.000	94.505.233.000	12.671.582.866	92.783.704.719
10	Oktober	14.666.026.000	109.171.259.000	16.979.351.533	109.763.056.252
11	November	17.032.160.000	126.203.419.000	15.968.322.109	125.731.378.361
12	Desember	18.131.307.000	144.334.726.000	17.770.907.531	143.502.285.892

Sumber: Aplikasi SMART (<http://monev.anggaran.kemenkeu.go.id>)

Dari tabel di atas, sebagai contoh pada Bulan Januari diperoleh nilai konsistensi adalah sebagai berikut :

$$K = \left( \frac{RPDKn - |RPDKn - RAKn|}{RPDKn} \right) \times 100\%$$

$$K (\text{Januari}) = \frac{3.626.921.000 - (3.626.921.000 - 3.213.007.509)}{3.626.921.000} \times 100\%$$

$$K (\text{Januari}) = 88.59\%$$

Dengan cara yang sama, diperoleh nilai konsistensi untuk setiap bulan seperti pada tabel berikut:

**Tabel 3.14 Nilai Konsistensi Penyerapan Anggaran per Bulan Tahun 2019**

NO	BULAN	TINGKAT KONSISTENSI PER BULAN
1	Januari	88.59%
2	Februari	95.63%
3	Maret	97.49%
4	April	97.42%
5	Mei	104.11%
6	Juni	99.53%
7	Juli	98.71%
8	Agustus	99.33%
9	September	98.18%
10	Oktober	100.54%
11	November	99.63%
12	Desember	99.42%

*Sumber: Hasil Analisis 2019*

Dari tabel di atas. untuk pengukuran konsistensi penyerapan anggaran terhadap perencanaan adalah sebagai berikut :

$$K = \frac{\sum_{i=1}^n \left( \frac{RPDK_n - |RPDK_n - RAK_n|}{RPDK_n} \times 100\% \right)}{n}$$

$$K = \frac{88.59 + 95.63 + 97.49 + 97.42 + 104.11 + 99.53 + 98.71 + 99.33 + 98.18 + 100.54 + 99.63 + 99.42}{12}$$

$$K = 98.21\%$$

Nilai Konsistensi antara Perencanaan dan Implementasi selama tahun 2019 sebesar 98,21% yang berarti implementasi kinerja telah selaras dengan proses penganggaran pada penyusunan perjanjian kinerja revisi di tahun 2019.

### 3.3.5 Penilaian Evaluasi Kinerja Anggaran Tingkat Unit Eselon I

Dilakukan dengan menghitung rata-rata nilai Kinerja Anggaran atas Aspek Manfaat dan Implementasi Badan Litbang Perhubungan dan rata-rata nilai Kinerja Anggaran tingkat unit Eselon II di lingkungan Badan Litbang Perhubungan

$$NKP = \frac{\text{Nilai Kinerja Implementasi dan Manfaat} + \text{rata - rata nilai satker}}{2}$$

Dimana

NKP = Nilai Kinerja Tingkat Eselon I/program

## Penilaian Evaluasi Kinerja Anggaran atas Aspek Implementasi

Untuk mendapatkan nilai Kinerja, maka seluruh indikator (penyerapan anggaran, konsistensi penyerapan anggaran terhadap perencanaan, pencapaian keluaran, dan efisiensi) harus memiliki skala yang sama, yaitu dari 0%- 100%. Dari keempat variabel pengukuran tersebut variabel efisiensi tidak memiliki skala 0%- 100%. Nilai efisiensi diperoleh dengan asumsi bahwa minimal yang dicapai Badan Litbang Perhubungan dalam rumus efisiensi sebesar -20% dan nilai paling tinggi sebesar 20%.

Oleh karena itu, perlu dilakukan transformasi skala efisiensi agar diperoleh skala nilai yang berkisar antar 0% sampai dengan 100%, dengan rumus sebagai berikut:

$$NE = 50\% + \left(\frac{E}{20} \times 50\right)$$

Dimana :

NE : Nilai Efisiensi  
E : Efisiensi

Jika efisiensi diperoleh lebih dari 20%, maka NE yang digunakan dalam perhitungan nilai Kinerja adalah nilai skala maksimal (100%) dan jika efisiensi yang diperoleh kurang dari -20%, maka NE yang digunakan dalam perhitungan nilai Kinerja adalah skala minimal (0%). Mengacu pada hasil pengukuran efisiensi Badan Litbang Pengukuran sebesar 0,58% maka nilai efisiensi dari Badan Litbang Perhubungan yang digunakan dalam perhitungan nilai Kinerja sebagai berikut:

$$NE = 50\% + \left(\frac{0,58\%}{20} \times 50\right)$$
$$NE = 51,45\%$$

Selanjutnya, nilai Kinerja atas Aspek Implementasi dilakukan dengan menjumlahkan hasil perkalian antara hasil pengukuran setiap variabel Aspek Implementasi dengan bobot masing-masing variabel pada Badan Litbang Perhubungan. Rumus dari perhitungan tersebut sebagai berikut:

$$NKI = (P \times W_P) + (K \times W_K) + (CKP \text{ atau } CKK \times W_{CK}) + (NE \times W_E)$$

Dimana :

NKI : Nilai Kinerja dan Aspek Implementasi  
P : Penyerapan Anggaran  
K : Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan  
CKP : Capaian Keluaran (*Output*) Program  
NE : Nilai Efisiensi  
W<sub>P</sub> : Bobot Penyerapan Anggaran  
W<sub>K</sub> : Bobot Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan  
W<sub>CK</sub> : Bobot Capaian Keluaran  
W<sub>E</sub> : Bobot Efisiensi

Bobot masing-masing variabel Aspek Implementasi sebagai berikut:

WP	= 9,7%
WK	= 18,2%
WCK	= 43,5%
WE	= 28,6%

$$\begin{aligned} \text{NKI} &= (99,42 * 9,7\%) + (98,21 * 18,2\%) + (110,44 * 43,5\%) + (51,45 * 28,6\%) \\ &= 90,13\% \end{aligned}$$

Nilai Kinerja atas Aspek Implementasi yang dihasilkan dari Badan Litbang Perhubungan sebesar 90,13% dikategorikan Sangat Baik.

### **Penilaian Evaluasi Kinerja Anggaran atas Aspek Manfaat**

Nilai Kinerja atas Aspek Manfaat dan Implementasi =  $(\text{NKI} \times W_I) + (\text{CSP} \times W_M)$

Dimana

NKI : Nilai Kinerja Atas Aspek Implementasi

CSP : Capaian Sasaran Program berdasarkan aplikasi SMART (Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja Terpadu) sebesar 90,62

Wi : Bobot Aspek Implementasi (33,33%)

Wm : Bobot Aspek Manfaat (66,7%)

$$\begin{aligned} \text{NKI} &= (90,13 * 33,33\%) + (100 * 66,7) \\ &= 96,74\% \end{aligned}$$

Nilai Kinerja Atas Aspek Manfaat dan Implementasi Badan Litbang Perhubungan sebesar 96,74% termasuk kategori Sangat Baik.

Berdasarkan hasil hitungan di atas maka didapatkan hasil perhitungan Nilai Kinerja Badan Litbang Perhubungan berdasarkan rumus di bawah ini:

$$\text{NKP} = \frac{\text{Nilai Kinerja Implementasi dan Manfaat} + \text{rata - rata nilai satker}}{2}$$

Dimana

NKP = Nilai Kinerja Tingkat Eselon I/program

Rata-rata Nilai Kinerja Satker berdasarkan aplikasi SMART (Sistem Monitoring dan Evaluasi Kinerja Terpadu) sebesar 90,62

$$\begin{aligned} &= \frac{95,27 + 90,62}{2} \\ &= 93,68\% \end{aligned}$$

Nilai Kinerja Tingkat Eselon I Badan Litbang Perhubungan sebesar 93,68% termasuk kategori Sangat Baik.

### 3.4. CAPAIAN KEBERHASILAN BADAN LITBANG PERHUBUNGAN LAINNYA

Beberapa pengelompokan capaian keberhasilan lainnya serta kegiatan yang menunjang tugas dan fungsi Badan Litbang Perhubungan di Tahun 2019 antara lain:

#### Kelembagaan:

1. Berdasarkan penilaian Tim Evaluator Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan, hasil evaluasi terhadap implementasi SAKIP Badan Litbang Perhubungan Tahun 2018 mendapat nilai sebesar 88.47 (Kategori A) dengan hasil ini Badan Litbang Perhubungan berada pada peringkat PERTAMA secara peringkat dari 9 Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Nilai Evaluasi implementasi SAKIP Tahun 2018 naik sebesar 0.86 dari Implementasi Tahun 2017 sebesar 87.61 (A).
2. Setelah mengikuti serangkaian audit untuk menetapkan kepatuhan Sistem Manajemen Mutu organisasi dengan persyaratan standar ISO 9001:2015 dan dinyatakan lulus, maka Badan Litbang Perhubungan dianugerahi sertifikasi manajemen ISO 9001:2015 yang diserahkan oleh Badan Sertifikasi TÜV NORD Indonesia dan NQA Indonesia. Perolehan sertifikasi ini adalah bukti nyata atas penerapan sistem manajemen yang baik di lingkungan Badan Litbang Perhubungan. TÜV NORD Indonesia memberikan 4 (empat) sertifikasi ISO 9001:2015 kepada:
  - a. Perpustakaan Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan dan Warta Penelitian Perhubungan yang telah menerapkan sistem manajemen sesuai dengan standar dengan ruang lingkup Pengelolaan Perpustakaan dan Warta Penelitian Perhubungan;
  - b. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda yang telah menerapkan sistem manajemen sesuai dengan standar untuk ruang lingkup Penyedia Penelitian dan Pengembangan untuk Transportasi Antarmoda;
  - c. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian yang telah menerapkan sistem manajemen sesuai dengan standar untuk ruang lingkup Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian.
  - d. Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara yang telah menerapkan sistem manajemen sesuai dengan standar untuk ruang lingkup Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara.

Selain itu NQA Indonesia memberikan sertifikasi ISO 9001:2015 kepada Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan yang telah menerapkan sistem manajemen sesuai dengan standar.



**Gambar 3.7 Penganugerahan Sertifikat ISO 9001:2015 dari TÜV NORD Indonesia dan NQA Indonesia kepada Badan Litbang Perhubungan**

3. Pusat Data dan Informasi Ilmu Pengetahuan, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi (Pusdatin Iptek Dikti). sebagai unit di bawah Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi memberikan penghargaan kepada Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan yang termasuk pada 11 Lembaga yang Berpartisipasi Aktif dalam Pengisian Data Iptek yang selama ini telah dilakukan oleh Pusdatin Iptek Dikti, Kemenristekdikti melalui e-survei.
4. Membentuk *Transhub Community* yang menampung seluruh finalis atau peserta *Transhub Challenge* ke depannya terfasilitasi untuk meningkatkan *networking* dan kapasitas *startup* di bidang transportasi dalam rangka peningkatan kinerja melalui berbagai kegiatan *knowledge sharing*, *networking*, *update* informasi melalui *webinar* (seminar berbasis web) untuk saling berbagi informasi terkait permasalahan dan perkembangan teknologi di bidang transportasi;
5. Pada Tahun 2019 pengajuan *project funding* kepada *The Standing Committee for Economic and Trade Cooperation (COMCEC)* dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia cq. Badan Litbang Perhubungan telah masuk dalam *shortlisted* Tahun 2020 sehingga dapat melanjutkan ke tahap selanjutnya untuk penyusunan full proposal. *Project funding* yang lolos adalah *research based activity* dengan judul: “*Strategic Implementation on The Sustainable and Integrated Freight Transport Corridor Governance in Indonesia-Malaysia-Brunei Darussalam*”
6. Dalam rangka Pemantauan Pelaporan Kinerja Melalui Aplikasi *e-performance* Biro Perencanaan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan memberikan penghargaan kepada Unit Kerja Eselon 1 dan Eselon 2 di Lingkungan Kementerian Perhubungan yang berpartisipasi aktif dalam pengisian data kinerja melalui aplikasi *e-performance* pada Semester I dan II Tahun 2019. dengan perolehan penghargaan sebagai berikut:
  - a. Pada Semester I Tahun 2019 Badan Litbang Perhubungan memperoleh penghargaan peringkat ke-2 tingkat Eselon 1 dan Pusat Litbang Transportasi Antarmoda memperoleh penghargaan peringkat ke-2 di tingkat Eselon 2 dalam Pelaporan Kinerja melalui Aplikasi *e-performance* di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
  - b. Pada Semester II Tahun 2019 Badan Litbang Perhubungan memperoleh penghargaan peringkat ke-1 tingkat Eselon 1 dan Pusat Litbang Transportasi Antarmoda memperoleh penghargaan peringkat ke-1 di tingkat Eselon 2 serta Sekretariat Badan Litbang Perhubungan memperoleh peringkat ke-2 di tingkat Eselon 2 dalam Pelaporan Kinerja melalui Aplikasi *e-performance* di Lingkungan Kementerian Perhubungan;



**Gambar 3.8 Penganugerahan Penghargaan dari Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan kepada Badan Litbang Perhubungan**

## Sumber Daya Manusia:

1. Badan Litbang Perhubungan memiliki tiga Ahli Peneliti Utama (APU) yaitu Peneliti Bidang Transportasi Air yang berada pada Unit Kerja Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan. Peraturan Kepala Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) Nomor 14 Tahun 2018, keberadaan Peneliti Utama di suatu lembaga penelitian dapat menambah kepercayaan dari LIPI kepada lembaga penelitian tersebut khususnya terkait dengan pola pembinaan dan penilaian mandiri. Keterlibatan APU adalah dalam penilaian akreditasi jurnal dan penilaian Karya Tulis Ilmiah (KTI) dalam lingkup Badan Litbang Perhubungan. Sedangkan bagi lembaga penelitian yang tidak memiliki APU maka para penilai isi jurnal harus berasal dari LIPI atau dari luar lembaga penelitian itu sendiri.
2. Dalam penyelenggaraan *International Conference of Transportation Research and Innovation (IC-TRI)* dengan tema "Menuju Transportasi yang Terintegrasi, Cerdas dan Berkelanjutan". Kegiatan penunjang dalam IC-TRI yaitu Seminar *Call for Paper*, dua pegawai Badan Litbang menjadi juara dalam seminar tersebut, yaitu:
  - a. Juara III dengan judul "*Demand Forecasting of New Logistics Activities Development (Case Study: The Development of Transshipment Cargo Terminal at Ngurah Rai Airport)*"
  - b. Juara Harapan I dengan judul "*Development of Origin and Destination Matrices by Using Mobile Phone Data*".



**Gambar 3.9 Pemberian Hadiah Kepada Para Pemenang Seminar *Call for Paper***

3. Beberapa pegawai Badan Litbang Perhubungan sepanjang tahun 2019 telah ikut berpartisipasi dalam penyelenggaraan kegiatan seminar internasional, antara lain:
  - a. Pembicara pada *COMCEC 14<sup>th</sup> Meeting Transport and Communication Working Group Turkey*;
  - b. Pembicara pada *Eco-Friendly Green Traffic Management Capability Enhance Program* di Korea;
  - c. Pembicara pada *26th ITS World Congress Singapore 2019*;
  - d. Pembicara pada *Networking and Research Workshop on Sustainable Development* ;
  - e. Pembicara pada *Japan-Singapore Partnership Programme for The Public Private Partnership (PPP) Framework for ASEAN Countries di Singapore*;
  - f. Pembicara pada *Seminar on Utilization of Mobile Big Data for Transport Planning*;
  - g. Pembicara pada *World Conference Transport Research*;
  - h. Pembicara pada *Acceleration Implementation of PPP for Indonesian Airport Infrastructure Development in Supporting Sustainable Air Transportation*;
  - i. Pimpinan sidang komisi pada Breakout Session "*Ship Building & Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) pada The 3rd Bilateral Maritime Forum RI-Belanda*".

## Penelitian Strategis:

Penelitian strategis yang dihasilkan oleh Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2019, yaitu:

1. Studi Grand Design Transportasi di Pulau Lembeh. Bitung. Sulawesi Utara;
2. Penelitian Rencana Pengoperasian Ro-Ro Dumai-Malaka;
3. Evaluasi Penerapan Electronic Toll Collection (ETC);
4. Penentuan Pola dan Pusat Distribusi Logistik di Tol Trans Jawa;
5. Potensi Pemanfaatan Terminal Penumpang Menjadi Pusat Logistik (Studi Kasus Terminal Simpang Periuk. Lubuk Linggau. Sumatera Selatan);
6. Studi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) Di Lintas Selatan Pulau Jawa;
7. Studi Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan B3;
8. Survei Potensi Angkutan Lebaran Tahun 2019;
9. Studi Penyusunan Road Map Pengembangan Teknologi Perkeretaapian;
10. Studi Optimalisasi Peran Perla Sebagai Feeder Angkutan Laut Untuk Muatan General Cargo
11. Studi Pengukuran Daya Beli Jasa Transportasi Laut Pada Wilayah Tertinggal Di Indonesia
12. Studi Potensi Jasa Transportasi Laut Pada Alki Dalam Mendukung Indonesia Sebagai Poros Maritim
13. Studi Penataan Pelabuhan Laut Yang Terbuka Untuk Perdagangan Luar Negeri Dalam Rangka Mendukung Pelabuhan Hub Internasional
14. Studi Pengukuran Emisi Gas Buang Dari Operasional Kapal Laut Niaga Domestik
15. Studi Pemetaan/Sebaran Pelabuhan Sungai Dan Danau Di Indonesia
16. Studi Pemilihan Transportasi Air Untuk Menunjang Pariwisata
17. Studi Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut Dalam Rangka Antisipasi Kesiapan Indonesia Menghadapi Mandatory Imo Member State Audit Scheme (MIMSAS)
18. Studi Pemilihan Pelabuhan Untuk Konsolidasi Muatan Balik Tol Laut Di Kep. Maluku
19. Penelitian Basic Design Dan Key Plan Motorized Barge Untuk Mengurangi Beban Lalu Lintas Angkutan Jalan Jakarta-Surabaya
20. Penelitian Pengembangan Design Breakwater Disesuaikan Dengan Wilayah Perairan
21. Studi Penyusunan Rencana Induk (Masterplan) Pembuatan Bandar udara Perairan (Waterbase) dan Pengoperasian Pesawat Udara Perairan (Seaplane) di Pulau Gili Iyang. Pulau Senua dan Danau Toba;
22. Pengembangan Purwarupa Peralatan Detektor Genangan Air (Standing Water Detector/ SWD) Di Landas Pacu Untuk Proses Sertifikasi;
23. Pengembangan Purwarupa Detektor Angin Geser Lapisan Rendah (Low Level Wind Shear Detector/LLWSD) Di Bandara Untuk Proses Sertifikasi;
24. Penelitian Penyusunan Air Cargo Transshipment Master Plan Di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai;

## Forum Ilmiah:

1. Salah satu bentuk partisipasi Badan Litbang Perhubungan dalam Forum Komunikasi Kelitbang (FKK) pada tahun 2018. yaitu melalui penyelenggaraan Seminar FKK yang diselenggarakan pada tanggal 6 Agustus 2019 di Hotel Aryaduta dengan tema "**Penguatan Litbang Dalam Rangka Pembangunan Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas Dari Korupsi (WBK)**". Badan Litbang Perhubungan sebagai center of knowledge di bidang transportasi tentunya membutuhkan penguatan organisasi. salah satunya melalui Reformasi Birokrasi sebagai langkah awal untuk melakukan penataan terhadap sistem penyelenggaraan yang baik, efektif, dan efisien.

Badan Litbang Perhubungan memiliki komitmen untuk selalu menerapkan *zero tolerance* terhadap segala bentuk tindakan Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme (KKN) dalam pelaksanaan pelayanan dan tugasnya guna membangun Zona Integritas menuju Wilayah Bebas dari Korupsi, dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM). Badan Litbang diharapkan menjadi lembaga riset yang akuntabel dan kredibel untuk melakukan kegiatan penelitian dan pengembangan maupun kerjasama penelitian, serta meningkatkan pelayanan Badan Litbang Perhubungan kepada pemerintah dalam pemberian rekomendasi kebijakan serta pelayanan kepada masyarakat luas.



**Gambar 3.10 Pelaksanaan FKK Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

Butir Kesimpulan FKK:

- a. Gerakan WBK sudah diterapkan dari dulu namun dalam penerapannya belum maksimal, untuk Kementerian/Lembaga baru 70% yang sudah dapat di kategorikan WBK.
- b. Dalam membangun unit percontohan, terdapat 6 area yang perlu ditingkatkan, yaitu: manajemen perubahan, tatalaksana, manajemen SDM, akuntabilitas, pengawasan dan pelayanan publik. Ada sektor lain seperti BPS yang akan melakukan survei anti korupsi dan survei pelayanan publik kepada instansi yang dinilai untuk menjadi WBK.
- c. *Key Success dan Best Practice* dalam pembangunan zona integritas menuju WBK adalah :
  - 1) Membangun komitmen yang sama mulai dari level pimpinan sampai level staf dan garda terdepan (satpam, office boy) sesuai dengan visi, misi dan tujuan dari lembaga tersebut.
  - 2) Kemudahan Pelayanan dengan menyediakan fasilitas lebih baik dan semangat hospitality untuk kepuasan publik.
  - 3) Pelayanan yang menyentuh masyarakat
  - 4) Monitoring dan evaluasi dengan melakukan pemantauan dan evaluasi berkelanjutan untuk memastikan bahwa program yang sedang dijalankan tetap di jalurnya.
  - 5) Manajemen media dengan menetapkan strategi komunikasi untuk memastikan bahwa setiap aktivitas dan inovasi perubahan yang telah dilakukan diketahui oleh masyarakat

2. Dalam rangka mewujudkan sinergitas perencanaan. Pelaksanaan dan pemanfaatan hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan antara pemerintah pusat, regulator, dan operator transportasi. Badan Litbang Perhubungan secara rutin menyelenggarakan Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Penelitian dan Pengembangan bidang Transportasi. Pada Tahun 2018, Rakornis diselenggarakan pada tanggal 19 s.d. 20 Januari 2019 di Jakarta dibuka oleh Menteri Perhubungan dan dihadiri oleh 300 peserta yang berasal dari unsur Perguruan Tinggi, Dinas Perhubungan, Subsektor Perhubungan, BUMN, dan Asosiasi dengan tema **“Revitalisasi Badan Litbang Perhubungan Sebagai Lembaga Penyusun Rekomendasi Kebijakan Transportasi di Era Revolusi Industri 4.0”**.



**Gambar 3.11 Pelaksanaan Rakornis Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

Rakornis bertujuan untuk mewujudkan sinergitas antara Lembaga Riset, Regulator, Operator Transportasi serta koordinasi guna mendukung sinkronisasi kegiatan penelitian di bidang transportasi.

Butir Kesimpulan Rakornis:

- a. Perlu adanya pemanfaatan big data dari hasil penelitian yang diselenggarakan oleh Badan Litbang Perhubungan;
- b. Perlunya koordinasi antar lembaga penelitian sehingga tidak terjadi duplikasi tema maupun anggaran;
- c. Hasil penelitian dari Badan Litbang Perhubungan harus dapat tersampaikan kepada stakeholder terkait baik akademisi maupun pemerintah daerah agar dapat dimanfaatkan melalui website;
- d. Perlu kolaborasi dalam pelaksanaan penelitian dengan melibatkan perguruan tinggi dan instansi terkait (Pemerintah Daerah dan Lembaga);
- e. Melakukan peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) untuk menunjang pengembangan teknologi di bidang transportasi;
- f. Litbang perlu melakukan monitoring dan evaluasi terhadap implementasi kebijakan transportasi;
- g. Materi penelitian perlu adanya link and match dengan permasalahan dan kebutuhan stakeholder dan masyarakat;
- h. Litbang perlu melakukan penelitian terkait harmonisasi peraturan perundang-undangan antarsektor;

- i. Hasil penelitian litbang dapat dijadikan acuan dalam penyusunan standar teknis transportasi;
  - j. Perlunya suatu wadah seperti Transport Summit untuk dapat menampilkan dan mensosialisasikan produk-produk litbang pada masyarakat.
3. Temu Karya Peneliti merupakan ajang untuk mengembangkan kreativitas para peneliti dan saling tukar menukar informasi serta sebagai forum peneliti untuk latihan mengembangkan potensi diri dan mempublikasikan karya ilmiahnya. Pemenang dalam Temu Karya pada tanggal 24 April 2019 yaitu:

**Tabel 3.15 Daftar Pemenang Temu Karya Penelitian Tahun 2019**

NO.	NAMA PESERTA	JUDUL MAKALAH
<b>Kategori Peneliti Pertama:</b>		
1.	Abdy Kurniawan. S.T. M.M	Evaluasi Stabilitas Kapal Tradisional di Danau Toba.
2.	Yuveline Aurora Sitompul. S.IP	Keterpaduan Prasarana Transportasi Antarmoda di Bandara Internasional Minangkabau. Padang.
3.	Arbie Sianipar. S.T	Kajian Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan LRT Jabodebek.
<b>Kategori Peneliti Muda:</b>		
1.	Herawati. ST. M.Sc. M.Eng	Persepsi Pemilihan Rute Angkutan Barang di Pulau Jawa.
2.	Harry Yanto Lumban Batu. M.Sc	Evaluasi Pengelolaan General Aviation Terminal (GAT) Ditinjau Dari Regulasi Penerbangan.
3.	Erna Mei Lestari. SE. M.Ak	Optimalisasi Potensi Permintaan Penumpang Angkutan Laut Selama Masa Lebaran di Pelabuhan Tanjung Priok Berbasis <i>Google Analytic</i> .
<b>Kategori Peneliti Madya:</b>		
1.	Feronika Sekar P. S.S. MM.Tr	Evaluasi Penyelenggaraan Trayek Tol Laut Tahun 2018 (Studi Kasus Provinsi Papua dan Papua Barat)
2.	Nunuj Nurdjanah. S.Si. MT	Peningkatan Kinerja Lalu Lintas Pada Simpang Tak Bersinyal di Kabupaten Tasikmalaya
3.	Elviana R. Simbolon. S.Kom. MM.Tr	Integrasi Pelabuhan Trisakti dan Angkutan Umum dalam rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi



**Gambar 3.12 Para Pemenang Temu Karya Tahun 2019**

4. Badan Litbang Perhubungan telah berhasil menyelenggarakan *International Conference of Transportation Research and Innovation (IC-TRI)* dengan tema "Menuju Transportasi yang Terintegrasikan, Cerdas dan Berkelanjutan" pada tanggal 13 s.d. 14 November 2019 yang resmi dibuka oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia serta dihadiri oleh Menteri Riset dan Teknologi Nasional. Narasumber lainnya baik dari Dalam Negeri maupun Luar Negeri, dan Para Peserta bertempat di Ayana Midplaza, Jakarta.

Beberapa kegiatan penunjang dalam IC-TRI yaitu *Plenary Session*, *Exhibition*, Pameran *Poster*, *Seminar Call for Paper*, *Workshop*, dan *Site Visit* ke MRT Jakarta.



**Gambar 3.13 Pelaksanaan IC-TRI Tahun 2019**

Balitbanghub berinisiatif membentuk Forum Riset dan Inovasi Transportasi Nasional untuk menjadi media komunikasi antarpemangku kepentingan terkait riset transportasi. Hal itu dilakukan untuk mendukung penelitian pengembangan transportasi di Indonesia. Badan

Litbang Perhubungan bersama Dewan Riset Nasional/ Badan riset dan Inovasi Nasional mengimplementasikan Mandat yang dihasilkan dari IC-TRI melalui Deklarasi. Deklarasi tersebut terdiri dari 4 (empat) poin, yaitu:

- a. Membentuk Forum Riset dan Inovasi Transportasi, dengan keanggotaan terdiri dari lembaga Pemerintah, Perguruan Tinggi, Industri, dan Masyarakat. Forum bersifat independent dengan Sekretariat melekat pada Badan Litbang Kementerian

Perhubungan;

- b. Menyetujui Forum sebagaimana dimaksud dalam butir (a) untuk menyusun Agenda Riset dan Inovasi Transportasi dalam rangka mendukung tujuan pembangunan transportasi nasional;
- c. Forum melaksanakan kegiatan penelitian melalui konferensi, seminar *Call of Paper* serta kegiatan lain untuk meningkatkan sinergi penelitian; dan
- d. Mengamanatkan Kepala Badan Litbang Kementerian Perhubungan untuk membentuk perangkat organisasi/ kelembagaan Forum sebagaimana dimaksud dalam butir (A). Dengan adanya deklarasi tersebut semoga dapat terjalin kolaborasi penelitian di bidang transportasi dan dapat mencapai tujuan bersama dalam menyusun Agenda Riset Transportasi Nasional.

### 3.5. REALISASI ANGGARAN TAHUN 2019

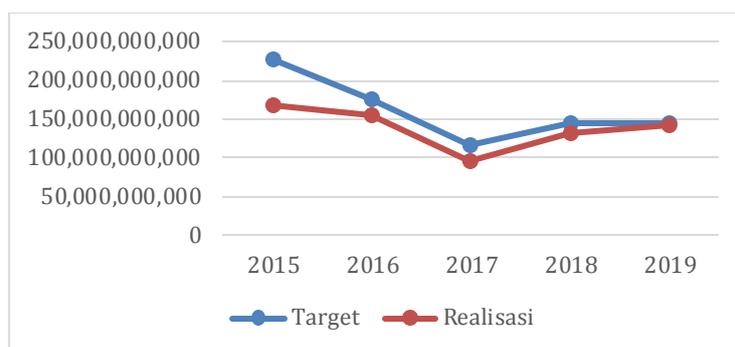
Perkembangan pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan selama kurun waktu tahun 2015-2017 cenderung mengalami penurunan. Kondisi perkembangan pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan selama kurun waktu tiga tahun terakhir, sebagaimana disajikan dalam tabel 3.10.

**Tabel 3.16 Perkembangan Pagu Anggaran Badan Litbang Perhubungan 2015-2019**

TAHUN	2015	2016	2017	2018	2019
Target	228.259.100.000	176.406.427.000	116.194.498.000	143.830.906.000	144.334.726.000
Realisasi	167.659.025.429	156.196.689.150	97.137.904.761	131.259.025.838	143.502.285.892
Sisa Anggaran	60.600.074.571	20.209.737.850	19.137.904.761	12.571.880.162	832.440.108
<b>Daya Serap</b>	<b>73.45%</b>	<b>88.54%</b>	<b>83.6%</b>	<b>91.26%</b>	<b>99.42%</b>

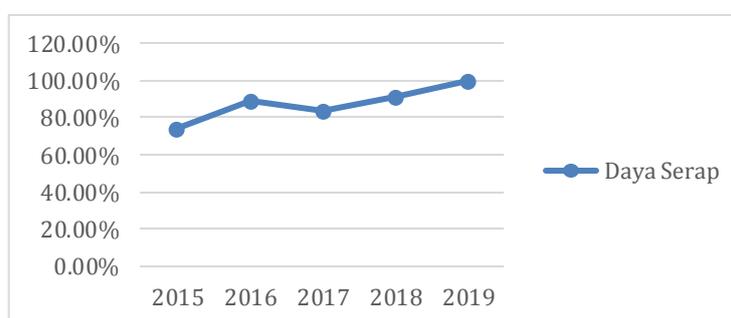
*Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan, 2019*

Berdasarkan data perkembangan pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan selama tiga tahun terakhir, terlihat pagu anggaran cenderung mengalami penurunan. Penurunan pagu paling tinggi terjadi di tahun 2016 sebesar 29% dibandingkan tahun 2015 bersamaan dengan berkurangnya jumlah peneliti sebesar 20%. Selanjutnya pagu anggaran tahun 2017, yaitu Rp.116.194.498.000.00 kembali berkurang sebesar 34% dibandingkan pagu anggaran tahun 2016 sebesar Rp.176.406.427.000.00. Akan tetapi pada tahun 2018, pagu anggaran mengalami kenaikan sebesar 24% dengan nominal sebesar Rp.143.830.906.000.00. Tahun 2019 pagu anggaran sedikit mengalami kenaikan dengan nominal sebesar Rp 144.334.726.000.00. Perkembangan pagu anggaran tersebut digambarkan pada Gambar 3.10 di bawah ini:



**Gambar 3.14 Perkembangan Pagu Anggaran Tahun 2015 - 2019**

Adapun perkembangan daya serap anggaran Badan Litbang Perhubungan terhadap pagu revisi selama kurun waktu lima tahun 2015-2019 dapat dilihat pada Gambar 3.11.



**Gambar 3.15 Perkembangan Daya Serap Tahun 2015 - 2019**

### 3.3.1 Alokasi Total Anggaran Tahun 2019

Anggaran Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2019 berdasarkan pagu awal adalah sebesar Rp138.253.242.000.00 dengan rencana daya serap akhir tahun sebesar 92%.

Pada 23 April 2019 terdapat penambahan anggaran Badan Litbang Perhubungan sebesar Rp 6.081.484.000.00 untuk Belanja Pegawai dan Belanja Barang Mengikat sehingga Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 berdasarkan pagu revisi sebesar Rp 144.334.726.000.00. Dimana penambahan Belanja Pegawai (Gaji dan Tunjangan Kinerja) sebesar Rp 3.917.484.000.00 (14.60%) dan penambahan Belanja Barang Mengikat sebesar Rp 2.164.000.000.00 (17.82%).

Secara rinci pagu anggaran Badan Litbang Perhubungan berdasarkan jenis belanja tahun 2019 disajikan sebagai berikut:

**Tabel 3.17 Pagu Anggaran Perjenis Belanja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

Jenis Belanja	Pagu (Rp)
Belanja Pegawai	30.753.477.000
Belanja Barang	102.802.102.000
Belanja Modal	10.779.147.000
<b>Total</b>	<b>144.334.726.000</b>

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan. 2019

Secara rinci kondisi pagu anggaran tahun 2019 adalah sebagai berikut:

## 1) Pagu Anggaran

Realisasi anggaran pada tahun anggaran 2019 adalah sebesar Rp.143.502.285.892.00. Kondisi pagu anggaran berdasarkan jenis kegiatan dan belanja dapat dilihat pada Tabel di bawah ini:

**Tabel 3.18 Pagu Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

NO	PROGRAM KEGIATAN	JENIS BELANJA		
		PEGAWAI (Rp)	BARANG (Rp)	MODAL (Rp)
1	Layanan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	8.739.189.000	29.279.652.000	9.551.155.000
2	Litbang Transportasi Antarmoda	4.968.351.000	17.594.891.000	580.293.000
3	Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	6.767.716.000	14.419.353.000	195.000.000
4	Litbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan	5.521.549.000	24.229.188.000	120.379.000
5	Litbang Transportasi Udara	4.756.672.000	17.279.018.000	332.320.000
TOTAL		30.753.477.000	102.802.102.000	10.779.147.000

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan. 2019

### 3.3.2 Analisis Dana yang Tidak Terserap Tahun 2019

Capaian daya serap anggaran Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 tercatat sebesar 99.42% atau Rp.143.502.285.892.00. Sisa anggaran yang tidak terserap dari pagu akhir adalah sebesar Rp. 832.440.108.00 (0.57%).

Nilai persentase daya serap tersebut menunjukkan secara keseluruhan penyerapan anggaran sudah sangat baik. Adapun *output* secara fisik yang dihasilkan rata-rata sebesar 103.23% untuk semua kegiatan. Realisasi daya serap Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 per-jenis belanja dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 3.19 Capaian Daya Serap Perjenis Belanja Tahun 2019**

Jenis Belanja	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Penyerapan (%)
Belanja Pegawai	30.753.477.000	30.115.701.278	97.93
Belanja Barang	102.802.102.000	102.631.796.264	99.83
Belanja Modal	10.779.147.000	10.754.788.350	99.77
<b>Total</b>	<b>144.334.726.000</b>	<b>143.502.285.892</b>	<b>99.42</b>

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan. Badan Litbang Perhubungan. 2019

Kurang optimalnya realisasi serapan anggaran Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2019 berdasarkan data capaian realisasi anggaran per-jenis belanja. anggaran tidak terserap paling besar berasal dari belanja pegawai. yaitu sebesar 2.07% atau Rp.637.775.722.00 dari pagu awal sebesar Rp.30.753.477.000.00. Faktor penyebab tidak terserapnya anggaran belanja pegawai

tersebut dikarenakan kelebihan gaji, tunjangan kinerja, dan tunjangan peneliti karena adanya mutasi pegawai dan pegawai yang meninggal dunia.

Belanja modal pada umumnya terserap baik dengan daya serap sebesar 99.77% atau terserap sebesar Rp. 10.754.788.350.00 dari pagu awal Rp. 10.779.147.000.00. Hal ini dikarenakan sebagian besar pengadaan sarana dan prasarana dapat direalisasikan sesuai dengan rencana setelah revisi anggaran. Begitu pula dengan belanja barang yang terserap sebesar 99.83% dikarenakan anggaran dapat digunakan sesuai dengan kebutuhan yang direncanakan. Adapun sisa anggaran belanja barang, yaitu 0.17% dan belanja modal sebesar 0.23% berasal dari belanja jasa, belanja perjalanan dinas, belanja barang operasional, dan belanja barang operasional.

Berdasarkan data capaian daya serap per-program kegiatan Badan Litbang Perhubungan (tingkat Eselon II), realisasi tertinggi untuk tahun anggaran 2019 pada kegiatan Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan sebesar 99.71% dan terendah pada kegiatan Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara sebesar 98.73%. Data rinci capaian daya serap kegiatan Badan Litbang Perhubungan berdasarkan program kegiatan disajikan pada Tabel 3.22.

**Tabel 3.20 Capaian Daya Serap Perprogram Kegiatan Tahun 2019**

NO	PROGRAM KEGIATAN	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	PENYERAPAN (%)
1.	Layanan Dukungan Manajemen Dan Dukungan Teknis Lainnya	47.569.996.000	47.281.079.874	99.39
2.	Litbang Transportasi Antarmoda	23.143.535.000	23.076.563.302	99.71
3.	Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	21.382.069.000	21.229.947.359	99.29
4.	Litbang Transportasi Laut, Sungai Danau dan Penyeberangan	29.871.116.000	29.831.799.502	99.87
5.	Litbang Transportasi Udara	22.368.010.000	22.082.895.855	98.73
<b>TOTAL</b>		<b>144.334.726.000</b>	<b>143.502.285.892</b>	<b>99.42</b>

Sumber: Bagian Keuangan dan Perlengkapan Badan Litbang Perhubungan, 2019

Secara lengkap perkembangan pelaksanaan anggaran Badan Litbang Perhubungan termasuk realisasi dan penyerapannya berdasarkan program/kegiatan dan jenis belanja disajikan pada **lampiran 4** Matriks Laporan Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019.

### 3.3.3. Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKU Tahun 2019

Anggaran Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2019 dalam mendukung ketercapaian IKU Badan Litbang Perhubungan, secara rinci dijelaskan pada tabel berikut di bawah ini:

**Tabel 3.21 Capaian Kinerja Anggaran Berdasarkan IKU Tahun 2019**

INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)		TARGET	REALISASI KINERJA	CAPAIAN KINERJA	PAGU ANGGARAN (Rp)	REALISASI ANGGARAN (Rp)		SISA ANGGARAN (Rp)	
						JUMLAH	%	JUMLAH	%
1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	80%	81,55%	101,94%	43.816.662.440	43.807.597.546	99,98	9.064.894	0,02
2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2). t adalah tahun IKU	80%	95,73%	119,66%	493.949.000	488.742.968	98,95	5.206.032	1,15

Adapun anggaran terkait Persentase Pemanfaatan Penelitian Sebagai Rekomendasi Kebijakan Tahun 2019 adalah senilai Rp43.816.662.440,00 dengan realisasi senilai Rp43.807.597.546,00 atau 99,98%. Sisa anggaran sebesar Rp9.064.894,00 merupakan selisih pembayaran biaya akomodasi pada kegiatan perjalanan dinas.

## BAB IV

### PENUTUP

#### 4.1. KESIMPULAN

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2019 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban tertulis Unit Eselon I Badan Litbang Perhubungan kepada Menteri Perhubungan atas tingkat capaian pelaksanaan kegiatan dan program kerja dalam rangka mewujudkan visi, misi, tujuan, dan sasaran Kementerian Perhubungan dan sebagai langkah upaya perbaikan berkesinambungan bagi peningkatan kinerja Badan Litbang Perhubungan.

##### 4.1.1 Pencapaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019

1. Laporan kinerja tahun 2019 menggambarkan kegiatan yang telah dicapai pada tahun 2019 dengan capaian pada satu sasaran strategis dan dua indikator kinerja utama melampaui target sebagaimana telah diperjanjikan dalam dokumen Perjanjian Kinerja beserta revisinya Tahun 2019.
2. Pencapaian kinerja rata-rata Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 untuk dua Indikator Kinerja Utama (IKU), yaitu sebesar 110,80%. Secara rinci capaian kinerja untuk masing-masing sasaran strategis dan indikator kinerja disajikan pada Tabel 4.1 berikut ini:

**Tabel 4.1 Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019**

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)		SATUAN	TARGET PK	REALISASI	CAPAIAN KINERJA (%)
1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi	1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80	81,55	101,94
		2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2). t adalah tahun IKU	%	80	95,73	119,66

3. Pagu Anggaran Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 sebesar Rp 144.334.726.000.00. Capaian daya serap anggaran Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 tercatat sebesar 99,42% atau Rp.143.502.285.892.00.

#### 4.1.2 Pencapaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 Dibandingkan Dengan Tahun 2018

1. Capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 bila dibandingkan capaian kinerja di tahun 2018 dengan dua indikator kinerja yang sama mengalami peningkatan dari 101,78% pada tahun 2018 menjadi 110,80% pada tahun 2019 .
2. Secara rinci capaian kinerja untuk masing-masing sasaran strategis dan indikator kinerja disajikan pada Tabel 4.2 berikut ini:

**Tabel 4.2 Capaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019 Dibandingkan Dengan Tahun 2018**

NO	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	REALISASI CAPAIAN KINERJA 2018-2019					
			2018			2019		
			TARGET	REAL	KINERJA	TARGET	REAL	KINERJA
1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80	81,17	101,46%	80	81,55	101,94%
2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU	%	80	81,67	102,09%	80	95,73	119,66%

#### 4.1.3 Pencapaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 Dengan Reviu Renstra 2015-2019

1. Capaian kinerja Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 dengan satu sasaran strategis dan dua indikator kinerja utama berdasarkan dokumen reviu renstra tahun 2015-2019. Karena adanya perubahan indikator kinerja utama sepanjang tahun 2015 - 2015 maka dari dua iku tersebut, hanya IKU 1 yang dapat dibandingkan dari tahun 2015 - 2019, sedangkan untuk IKU 2 hanya bisa dibandingkan dari tahun 2017 - 2019.
2. Secara rinci capaian kinerja untuk masing-masing sasaran strategis dan indikator kinerja Tahun 2015-2019 dibandingkan dengan reviu resntra 2015-2019 disajikan pada Tabel 4.3 berikut ini:

**Tabel 4.3 Pencapaian Kinerja Badan Litbang Perhubungan Tahun 2015-2019 Dengan Reviu Renstra 2015-2019**

NO	TAHUN	SATUAN	RATA-RATA CAPAIAN KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN
1	2015	%	114.76
2	2016		113.2
3	2017		112.36
4	2018		118.11
5	2019		110.8

#### 4.1.4 Prestasi Badan Litbang Perhubungan Tahun 2019

Beberapa prestasi Badan Litbang Perhubungan di tahun 2019, antara lain:

1. Badan Litbang Perhubungan memiliki tiga Ahli Peneliti Utama (APU) yaitu Peneliti Bidang Transportasi Air;
2. Badan Litbang Perhubungan berhasil meraih Peringkat PERTAMA Hasil evaluasi terhadap implementasi SAKIP Tahun 2018 dengan total nilai sebesar 88,47 (Kategori A), Berdasarkan penilaian Tim Evaluator Inspektorat Jenderal, Kementerian Perhubungan;
3. Terselenggaranya Rapat Koordinasi Teknis (Rakornis) Badan Penelitian dan Pengembangan bidang Transportasi Pada tahun 2019, dengan tema “Revitalisasi Badan Litbang Perhubungan Sebagai Lembaga Penyusun Rekomendasi Kebijakan Transportasi di Era Revolusi Industri 4,0”;
4. Badan Litbang Perhubungan dianugerahi sertifikasi manajemen ISO 9001:2015 yang diserahkan oleh Badan Sertifikasi TÜV NORD Indonesia dan NQA Indonesia;
5. Badan Litbang Perhubungan telah berhasil menyelenggarakan *International Conference of Transportation Research and Innovation (IC-TRI)* dengan tema "Menuju Transportasi yang Terintegrasikan, Cerdas dan Berkelanjutan" pada tanggal 13 s.d, 14 November 2019;
6. Salah satu bentuk partisipasi Badan Litbang Perhubungan dalam Forum Komunikasi Kelitbangan pada tahun 2019, yaitu melalui penyelenggaraan seminar dengan tema “Penguatan Litbang Dalam Rangka Pembangunan Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK)”;
7. Pusat Data dan Informasi Ilmu Pengetahuan, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi (Pusdatin Iptek Dikti), sebagai unit di bawah Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi memberikan penghargaan kepada Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan yang termasuk pada 11 Lembaga yang Berpartisipasi Aktif dalam Pengisian Data Iptek yang selama ini telah dilakukan oleh Pusdatin Iptek Dikti, Kemenristekdikti, melalui e-survei;
8. Membentuk *Transhub Community* yang menampung seluruh finalis atau peserta *Transhub Challenge* ke depannya terfasilitasi untuk meningkatkan *networking* dan kapasitas *startup* di bidang transportasi dalam rangka peningkatan kinerja melalui berbagai kegiatan *knowledge sharing, networking, update* informasi melalui *webinar* (seminar berbasis web) untuk saling berbagi informasi terkait permasalahan dan perkembangan teknologi di bidang transportasi;
9. Pengajuan *project funding* dengan judul: “*Strategic Implementation on The Sustainable and Integrated Freight Transport Corridor Governance in Indonesia-Malaysia-Brunei Darussalam*” kepada *The Standing Committee for Economic and Trade Cooperation (COMCEC)* dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia cq.Badan Litbang Perhubungan telah masuk dalam *shortlisted* Tahun 2020;
10. Pelaksanaan kegiatan Temu Karya Penelitian Tahun 2019 yang dimaksudkan untuk meningkatkan kompetensi peneliti Badan Litbang Perhubungan sehingga menghasilkan penelitian yang produktif dan bermanfaat untuk kepentingan masyarakat dan stakeholder terkait, Adapun tujuan dari kegiatan ini adalah meningkatnya kualitas hasil penelitian Badan Litbang Perhubungan sebagai bahan rekomendasi kebijakan transportasi.

#### 4.2. SARAN DAN TINDAK LANJUT

Dalam rangka perbaikan untuk meningkatkan nilai laporan kinerja agar memenuhi kriteria (nilai A) Badan Litbang Perhubungan melakukan beberapa upaya sebagai berikut:

#### 4.2.1 Perencanaan Kinerja

Beberapa upaya perbaikan dan catatan untuk peningkatan perencanaan kinerja Badan Litbang Perhubungan meliputi:

1. Penyusunan Review Renstra Badan Litbang Perhubungan 2015-2019 dengan indikator kinerja yang disusun berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan ;
2. Penyusunan Perjanjian Kinerja secara berjenjang dari tingkat Eselon II sampai dengan Eselon IV;
3. Dalam setiap perencanaan kegiatan dan anggaran harus memperhatikan dan memastikan perencanaan kegiatan telah mengacu pada kebijakan dan isu strategis sesuai arahan Menteri Perhubungan atau kegiatan prioritas nasional serta jelas pemanfaatannya, Dalam penetapan prioritas kegiatan penelitian dibutuhkan keterlibatan dan komitmen para pengelola kegiatan dan penanggung jawab anggaran, Demikian pula dengan perencanaan anggaran harus berangkat dari hasil evaluasi pelaksanaan anggaran tahun sebelumnya;
4. Berbagai agenda prioritas pelaksanaan kegiatan kelitbangan yang disusun berdasarkan kebutuhan serta meliputi kebutuhan anggarannya perlu dipetakan dalam bentuk kegiatan dengan skala prioritas,

#### 4.2.2 Pengukuran Kinerja

Beberapa upaya yang dilakukan Badan Litbang Perhubungan untuk meningkatkan pengukuran kinerja, antara lain:

1. Pada September 2019, IKU telah direviu berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan sesuai dengan rekomendasi Kemenpan-RB atas evaluasi implementasi SAKIP di lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2018;
2. Melakukan monitoring capaian kinerja dalam format rencana aksi atas pencapaian perjanjian kinerja per-bulan dan evaluasi program berisikan evaluasi capaian kinerja dan kegiatan per-triwulan, Monitoring capaian telah dimanfaatkan menjadi dasar untuk menyimpulkan kemajuan (*progress*) kinerja;
3. Selain secara tertulis melalui Rencana Aksi dan Evaluasi Program, optimalisasi pemantauan capaian kinerja dilakukan melalui aplikasi *e-Performance*, SMART DJA Kemenkeu dan *e-Monev* PP 39 Bappenas.

### 4.2.3 Pelaporan Kinerja

Beberapa upaya yang dilakukan Sekretariat Badan Litbang Perhubungan untuk meningkatkan pelaporan kinerja, yaitu dengan melakukan penyusunan laporan kinerja yang telah menguraikan pencapaian hasil dan evaluasi serta analisis untuk pencapaian kinerja *outcome*, yaitu dalam bentuk analisis keberhasilan dan kegagalan capaian kinerja untuk setiap indikator kinerja.

### 4.2.4 Evaluasi Kinerja

Beberapa upaya perbaikan untuk peningkatan evaluasi kinerja Badan Litbang Perhubungan meliputi:

1. Pada rapat evaluasi capaian kinerja per-triwulan perlu melibatkan para penanggung jawab kegiatan sehingga dapat terpantau capaian pelaksanaan kegiatan serta diketahui kendala dan bagaimana upaya mengatasinya;
2. Evaluasi kinerja dilakukan secara menyeluruh dari tingkat Eselon I sampai dengan Eselon IV melalui penyusunan laporan rencana aksi telah dilengkapi oleh kolom tindak lanjut dan telah menjadi dasar alternatif perbaikan.

### 4.2.5 Capaian Kinerja

Beberapa catatan upaya dan perbaikan di tahun mendatang untuk meningkatkan capaian kinerja, antara lain:

1. Penyusunan indikator Badan Litbang Perhubungan tahun 2019 telah di-*review* dengan berorientasi *outcome* dan merupakan *core business* dari Badan Litbang Perhubungan serta memenuhi kriteria *Spesific, Measureable, Achievable, Relevant, Time Bound* (SMART) dengan mengacu pada realisasi capaian tahun 2018, Hal ini yang berdampak positif pada semua indikator dapat tercapai sesuai bahkan melebihi target yang telah ditetapkan;
2. Optimalisasi kerja sama penelitian perlu ditingkatkan dengan membangun kerja sama yang baru atau memperbaharui kerja sama yang sudah ada melalui implementasi kegiatan penelitian bersama sehingga kemanfaatan penelitian kerja sama yang telah dilakukan selama ini menjadi jauh lebih optimal.

Lampiran 1

**PERBANDINGAN REALISASI KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2019  
TERHADAP TARGET PERJANJIAN KINERJA BADAN LITBANG PERHUBUNGAN TAHUN 2019**

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA UTAMA		TARGET PK TAHUN 2019		TARGET		REALISASI KINERJA 2019 (%)				KINERJA (%)	RATA-RATA KINERJA (%)
			SATUAN	JML	SATUAN	JML	TW I	TW II	TW III	TW IV		
Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi	1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80	%	80	12,26	37,57	61,19	81,55	101,94	110,80
	2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU	%	80	%	80	8	11,76	16,24	95,73	119,66	

**LAMPIRAN 2**

**REKAPITULASI REALISASI DAYA SERAP PER TRIWULAN TAHUN ANGGARAN 2019**

NO,	UNIT ESELON II	PAGU ANGGARAN TRIWULAN I (Rp)	TRIWULAN I		PAGU ANGGARAN TW, II - IV (Rp)	TRIWULAN II		TRIWULAN III		TRIWULAN IV	
			REALISASI (Rp)	KINERJA (%)		REALISASI (Rp)	KINERJA (%)	REALISASI (Rp)	KINERJA (%)	REALISASI (Rp)	KINERJA (%)
1	SEKRETARIAT BADAN LITBANG	45,335,316,000	6,997,628,781	15,44%	47,569,996,000	21,661,001,204	45,54%	34,603,990,901	72,74%	47,281,079,874	99,39%
2	PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA	20,934,547,000	2,251,755,089	13,17%	23,143,535,000	5,812,255,083	25,11%	13,153,846,951	56,84%	23,076,563,302	99,71%
3	PUSLITBANG TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN	21,141,421,000	2,706,254,885	9,43%	21,382,069,000	8,207,019,115	38,38%	13,867,240,109	64,85%	21,229,947,359	99,29%
4	PUSLITBANG TRANSPORTASI LAUT SDP	28,583,346,000	2,756,392,060	9,47%	29,871,116,000	9,778,608,804	32,74%	13,604,264,513	45,54%	29,831,799,502	99,87%
5	PUSLITBANG TRANSPORTASI UDARA	22,258,612,000	1,992,857,005	10,12%	22,368,010,000	5,809,650,130	25,97%	12,554,362,245	56,13%	22,082,895,855	98,73%
BADAN LITBANG PERHUBUNGAN		138,253,242,000	16,704,887,820	12,08%	144,334,726,000	51,268,534,336	35,52%	87,783,704,719	60,82%	143,502,285,892	99,42%

**A. Triwulan I (Periode: Januari s/d Maret 2019)**

NO	PROGRAM KEGIATAN	JENIS BELANJA									TOTAL PAGU (RP)	TOTAL REALISASI (RP)	TOTAL DAYA SERAP (%)
		PEGAWAI			BARANG			MODAL					
		PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)	PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)	PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)			
1	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	8,668,509,000	1,743,800,883	20,12	26,069,670,000	5,253,827,898	20,15	10,597,137,000	0	0,00	45,335,316,000	6,997,628,781	15,44
2	Puslitbang Transportasi Antarmoda	6,320,194,000	1,349,346,166	21,35	14,419,353,000	1,407,045,894	9,76	195,000,000	0	0,00	20,934,547,000	2,756,392,060	13,17
3	Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	3,530,083,000	1,007,909,278	28,5%	17,279,018,000	984,947,727	5,70	332,320,000	0	0,00	21,141,421,000	1,992,857,005	9,43
4	Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan	4,233,779,000	1,142,459,854	26,98	24,229,188,000	1,563,795,031	6,45	120,379,000	0	0,00	28,583,346,000	2,706,254,885	9,4
5	Puslitbang Transportasi Udara	4,083,428,000	1,021,547,405	25,02	17,594,891,000	1,230,207,684	6,9	580,293,000	0	0,00	22,258,612,000	2,251,755,089	10,12
<b>TOTAL</b>		<b>26,835,993,000</b>	<b>6,265,063,586</b>	<b>23,35</b>	<b>99,592,120,000</b>	<b>10,439,824,234</b>	<b>10,48%</b>	<b>11,825,129,000</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>138,253,242,000</b>	<b>16,704,887,820</b>	<b>12,08%</b>

**B. Triwulan II (Periode: April s/d Juni 2019)**

NO	PROGRAM KEGIATAN	JENIS BELANJA									TOTAL PAGU (RP)	TOTAL REALISASI (RP)	TOTAL DAYA SERAP (%)
		PEGAWAI			BARANG			MODAL					
		PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)	PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)	PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)			
1	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	8,739,189,000	4,133,644,284	47,30	28,233,670,000	12,187,839,420	43,17	10,597,137,000	5,339,517,500	50,39	47,569,996,000	21,661,001,204	45,54
2	Puslitbang Transportasi Antarmoda	4,968,351,000	2,476,559,241	49,85	17,594,891,000	3,335,695,842	18,96	580,293,000	-	0,00	23,143,535,000	5,812,255,083	25,11
3	Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	6,767,716,000	3,266,667,468	48,27	14,419,353,000	4,940,351,647	34,26	195,000,000	-	0,00	21,382,069,000	8,207,019,115	38,38
4	Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan	5,521,549,000	2,779,911,304	50,35	24,229,188,000	6,998,697,500	28,89	120,379,000	-	0,00	29,871,116,000	9,778,608,804	32,74
5	Puslitbang Transportasi Udara	4,756,672,000	2,367,972,616	49,78	17,279,018,000	3,418,677,514	19,79	332,320,000	23,000,000	6,92	22,368,010,000	5,809,650,130	25,97
<b>TOTAL</b>		<b>30,753,477,000</b>	<b>15,024,754,913</b>	<b>48,86</b>	<b>101,756,120,000</b>	<b>30,881,261,923</b>	<b>30,35</b>	<b>11,825,129,000</b>	<b>5,362,517,500</b>	<b>45,35%</b>	<b>144,334,726,000</b>	<b>51,268,534,336</b>	<b>35,52</b>

**C. Triwulan III (Periode: Juli s/d September 2019)**

NO	PROGRAM KEGIATAN	JENIS BELANJA									TOTAL PAGU (RP)	TOTAL REALISASI (RP)	TOTAL DAYA SERAP (%)
		PEGAWAI			BARANG			MODAL					
		PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)	PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)	PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)			
1	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	8,739,189,000	6,525,648,169	74,67	28,233,670,000	19,377,792,932	66,18	10,597,137,000	8,700,549,800	91,09	47,569,996,000	34,603,990,901	72,74
2	Puslitbang Transportasi Antarmoda	4,968,351,000	3,798,038,310	76,44	17,594,891,000	9,355,808,641	53,17	580,293,000	-	0,00	23,143,535,000	13,153,846,951	56,84
3	Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	6,767,716,000	5,164,690,373	76,31	14,419,353,000	8,508,144,236	59,01	195,000,000	194,405,500	99,70	21,382,069,000	13,867,240,109	64,85
4	Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan	5,521,549,000	4,344,034,504	78,67	24,229,188,000	14,260,230,009	58,86	120,379,000	-	0,00	29,871,116,000	18,604,264,513	62,28
5	Puslitbang Transportasi Udara	4,756,672,000	3,659,020,644	76,92	17,279,018,000	8,638,691,601	50,00	332,320,000	256,650,000	77,23	22,368,010,000	12,554,362,245	56,13
<b>TOTAL</b>		<b>30,753,477,000</b>	<b>23,491,432,000</b>	<b>76,39</b>	<b>102,802,102,000</b>	<b>60,140,667,419</b>	<b>58,50</b>	<b>10,779,147,000</b>	<b>9,151,605,300</b>	<b>84,90</b>	<b>144,334,726,000</b>	<b>92,783,704,719</b>	<b>64,28</b>

**D. Triwulan IV (Periode: Oktober s/d Desember 2019)**

NO	PROGRAM KEGIATAN	JENIS BELANJA									TOTAL PAGU (RP)	TOTAL REALISASI (RP)	TOTAL DAYA SERAP (%)
		PEGAWAI			BARANG			MODAL					
		PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)	PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)	PAGU (RP)	REALISASI (RP)	DAYA SERAP (%)			
1	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	8,739,189,000	8,474,859,420	96,98	29,279,652,000	29,272,728,694	99,98	9,551,155,000	9,533,491,760	99,82	47,569,996,000	47,281,079,874	99,39
2	Puslitbang Transportasi Antarmoda	4,968,351,000	4,927,653,172	99,18	17,594,891,000	17,573,419,040	99,88	580,293,000	575,491,090	99,17	23,143,535,000	23,076,563,302	99,71
3	Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	6,767,716,000	6,673,792,999	98,61	14,419,353,000	14,361,748,860	99,60	195,000,000	194,405,500	99,70	21,382,069,000	21,229,947,359	99,29
4	Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau dan Penyeberangan	5,521,549,000	5,498,847,874	99,59	24,229,188,000	24,212,921,628	99,93	120,379,000	120,030,000	99,71	29,871,116,000	29,831,799,502	99,87
5	Puslitbang Transportasi Udara	4,756,672,000	4,540,547,813	95,46	17,279,018,000	17,210,978,042	99,61	332,320,000	331,370,000	99,71	22,368,010,000	22,082,895,855	98,73
<b>TOTAL</b>		<b>30,753,477,000</b>	<b>30,115,701,278</b>	<b>97,93</b>	<b>102,802,102,000</b>	<b>102,631,796,264</b>	<b>99,83</b>	<b>10,779,147,000</b>	<b>10,754,788,350</b>	<b>99,77</b>	<b>144,334,726,000</b>	<b>143,502,285,892</b>	<b>99,42</b>

**Lampiran 3**

**REVIEW RENCANA KINERJA TAHUNAN TAHUN 2019**

NO	SASARAN STRATEGIS PROGRAM	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)	SATUAN	TARGET 2019	
<i>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</i>					
1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi untuk mewujudkan pelayanan transportasi	1	Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80
		2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian (t-2), t adalah tahun IKU	%	80

## Lampiran 4 : PERJANJIAN KINERJA AWAL TAHUN 2019

PERJANJIAN KINERJA BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN TAHUN 2019					
NO	SASARAN STRATEGIS PROGRAM	INDIKATOR SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)	SATUAN	TARGET 2018
<b>STAKEHOLDER PERSPECTIVE</b>					
1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi	Tersusunnya rekomendasi hasil penelitian untuk perumusan kebijakan strategis dan teknologi di bidang transportasi	1 Prosentase hasil penelitian yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80
<b>CUSTOMER PERSPECTIVE</b>					
2	Meningkatnya pelaksanaan penelitian sesuai dengan kebutuhan	Terlaksananya penelitian sesuai dengan kebutuhan sebagai dasar penyusunan rekomendasi untuk perumusan kebijakan	2 Prosentase pemenuhan permintaan penelitian dari stakeholder	%	60
<b>INTERNAL PROCESS PERSPECTIVE</b>					
3	Meningkatnya harmonisasi dan kerjasama penelitian dan pengembangan di bidang transportasi	Terwujudnya harmonisasi dan kerjasama penelitian	3 Prosentase pemanfaatan kerja sama untuk kegiatan penelitian dan pengembangan	%	70
			4 Prosentase hasil forum ilmiah yang dimanfaatkan sebagai rekomendasi kebijakan	%	100
4	Meningkatnya pelaksanaan pemantauan, evaluasi dan pelaporan hasil penelitian	Terselenggaranya pemantauan, evaluasi dan pelaporan hasil penelitian	5 Prosentase pemanfaatan hasil monitoring (t-2), t adalah tahun IKU	%	80
5	Meningkatnya publikasi dan diseminasi hasil penelitian	Tersedianya publikasi dan diseminasi hasil penelitian	6 Prosentase hasil penelitian yang terdiseminasi dan terpublikasi	%	80

NO	SASARAN STRATEGIS PROGRAM	INDIKATOR SASARAN	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)	SATUAN	TARGET 2018
<b>LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE</b>					
6	Meningkatnya kapasitas dukungan manajemen penelitian dan pengembangan di bidang transportasi	Terlaksananya dukungan teknis manajemen penelitian	7 Tingkat Produktivitas Peneliti	indeks	1,5
			8 Peningkatan kompetensi SDM Badan Litbang melalui bimbingan teknis	%	80
			9 Nilai AKIP Badan Litbang Perhubungan	Nilai	A
			10 Tingkat Maturitas SPIP	Level	3
<b>PROGRAM KEGIATAN</b>					
				<b>ANGGARAN (RP)</b>	
Program Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan				138.253.242.000	
1.	Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda			22.258.612.000	
2.	Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian			20.934.547.000	
3.	Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Air, Sungai, Danau dan Penyeberangan			28.583.346.000	
4.	Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara			21.141.421.000	
5.	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya			45.335.316.000	
Jakarta, Januari 2019					
			Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan		
Menteri Perhubungan			Sugihardjo		
 BUDI KARYA SUMADI			 SUGIHARDJO		

Lampiran 5 : REVISI PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2019

REVISI PERJANJIAN KINERJA  
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN  
TAHUN 2019

NO	SASARAN STRATEGIS PROGRAM	INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)		SATUAN	TARGET
					2019
1	Meningkatnya kualitas dan kinerja penelitian melalui tersedianya bahan rekomendasi kebijakan transportasi untuk mewujudkan pelayanan transportasi	1	Prosentasi penelitian yang dijadikan sebagai rekomendasi kebijakan	%	80
		2	Prosentase pemanfaatan hasil penelitian pada (t-2), t adalah tahun IKU	%	80

PROGRAM KEGIATAN		ANGGARAN (RP)
Program Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan		144.334.726.000
1.	Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan	47.569.996.000
2.	Penelitian dan Pengembangan Transportasi Antarmoda	23.143.535.000
3.	Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Perkeretaapian	21.382.069.000
4.	Penelitian dan Pengembangan Transportasi Laut, Air, Sungai, Danau dan Penyeberangan	29.871.116.000
5.	Penelitian dan Pengembangan Transportasi Udara	22.368.010.000

Jakarta, Mei 2019

Menteri Perhubungan

BUDI KARYA SUMADI



Kepala  
Badan Penelitian dan Pengembangan  
Perhubungan

SUGIHARDJO



## LAMPIRAN 6 : DATA DUKUNG IKU 1

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
<b>PUSLITBANG TRANSPORTASI ANTARMODA</b>					
1	Pemilihan Lokasi Pelabuhan Penyeberangan Domestik dan Internasional di Dumai	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pelabuhan Bandar Sri Junjungan dapat direkomendasikan sebagai pelabuhan program Ro-Ro Dumai-Malaka untuk dapat segera ditindaklanjuti dalam rangka mempersiapkan pengoperasian lintas penyeberangan kapal Ro-Ro Dumai-Malaka pada bulan September 2019.</li> <li>2. Perlu dilakukan langkah-langkah strategis antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Pemerintah Provinsi Riau dan Pemerintah Kota Dumai, terkait kesesuaian pengaturan di kedua negara yakni mengenai pengaturan standar operasional prosedur (SOP) pengoperasian kendaraan bermotor, jenis/tipe dimensi kendaraan, jenis mesin kendaraan, penggunaan bahan bakar, standar rambu dan marka dan pengaturan lainnya.</li> <li>3. Perlu dikoordinasi dengan pihak Direktorat Jenderal Bea Cukai, Direktorat Jenderal Imigrasi, Kementerian Pertahanan, Kepolisian Negara dan Tentara Nasional Indonesia dalam rangka penyediaan standar operasional prosedur (SOP) pemeriksaan pertahanan dan keamanan serta fasilitas pemeriksaan bea cukai dan imigrasi.</li> <li>4. Pemerintah Kota Dumai, PT. Pelabuhan Dumai Berseri dan PT. Pelindo I Cabang Dumai dapat bekerjasama dalam pengembangan dan pengelolaan pelabuhan penyeberangan kapal Ro-Ro.</li> <li>5. Untuk mendukung realisasi beroperasinya angkutan penyeberangan kapal Ro-Ro Dumai-Malaka, direkomendasikan untuk dilakukan studi lanjutan berkaitan dengan:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Potensi permintaan (demand) angkutan penumpang, kendaraan dan barang pada lintas penyeberangan Ro-Ro Dumai-Malaka untuk mengidentifikasi karakteristik perjalanan orang dan barang antara Dumai-Malaka dan menghitung proyeksi pengguna kapal Ro-Ro lintas Dumai - Malaka.</li> <li>b. Konsep sistem layanan dan integrasi transportasi antarmoda pada pelabuhan penyeberangan kapal Ro-Ro di Dumai untuk mengidentifikasi kriteria desain pelayanan di pelabuhan penyeberangan kapal Ro-Ro lintas Dumai-Malaka dan preliminary design sistem layanan dan integrasi/keterpaduan antarmoda pelabuhan penyeberangan kapal Ro-Ro.</li> </ol> </li> </ol>	Ditjen Perhubungan Laut KSOP Pelabuhan Dumai	PL.108/2/8-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
2	Potensi Demand Angkutan Penumpang Kendaraan dan Barang Pada Pelabuhan di Dumai	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sebaiknya kendaraan penumpang dan kendaraan barang dari/ke Dumai-Malaka diberikan keleluasaan untuk dapat dioperasikan pada negara tujuan, sehingga memungkinkan terjadinya perjalanan door-to-door penumpang/barang, karena hal inilah yang menjadi keunggulan komparatif Ro-Ro.</li> <li>2. Tingkat pelayanan minimal dari lintas penyeberangan Ro-Ro Dumai-Malaka idealnya adalah dengan kecepatan minimal 15 knot dengan kapasitas angkut minimal 300 penumpang, dan 100 kendaraan, yang dioperasikan dengan frekuensi minimal 2 kali sehari. Adapun pelayanan penumpang perlu dilengkapi dengan kelas non-ekonomi.</li> <li>3. Perpindahan moda ke kapal Ro-Ro dari angkutan penumpang cukup besar (diatas 50%) dari moda eksisting (KFC dan pesawat) dengan persyaratan biaya yang murah (kurang dari Rp 200 ribu/orang) dan tingkat pelayanan yang tinggi (dilengkapi AC, TV, dan café) dan keterpaduan antar moda.</li> <li>4. Perpindahan moda ke kapal RO-RO untuk angkutan barang relatif kecil (kurang dari 30%), sehingga perlu didukung dengan kemudahan berupa pengendalian tarif angkutan, free-tax untuk produk tertentu, serta menghindari double-handling.</li> <li>5. Perlu dilakukan penataan terhadap angkutan tradisional saat ini (pelra, kapal pancong) untuk mendukung keberhasilan pengoperasian Ro-Ro Dumai-Malaka.</li> </ol>	Ditjen Perhubungan Laut KSOP Pelabuhan Dumai	PL.108/2/9-PTAM-2019	Kebijakan
3	Integrasi Transportasi Antarmoda pada Pelabuhan di Dumai	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyediaan fasilitas integrasi antar moda menjadi prioritas dan keharusan dalam pengembangan prasarana transportasi baik di Pelabuhan Bandar Sri Junjungan Maupun Pelabuhan Dumai.</li> <li>2. Agar pengembangan fasilitas keterpaduan transportasi antarmoda di simpul transportasi dapat diintegrasikan dan disinkronkan dengan dokumen rencana induk maupun dokumen perencanaan pembangunan yang ada.</li> </ol>	Ditjen Perhubungan Laut KSOP Pelabuhan Dumai	PL.108/2/10-PTAM-2019	Prototype/Desain
4	Preferensi Pemilihan Rute Angkutan Barang (Tol Dengan Non Tol) di Jawa	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengubah Driver Behaviour bukanlah pekerjaan yang mudah, untuk itu perlu peningkatan pengetahuan kepada pengemudi dampak positif dengan menggunakan jalan tol. Ketersediaan informasi lokasi bengkel/rest area atau fasilitas tol lainnya yang dibutuhkan oleh pengemudi truk baik berupa sosialisasi, selebaran atau pamflet.</li> <li>2. Untuk meningkatkan minat pengemudi menggunakan Tol agar ditinjau ulang besaran tarif Tol terutama pada ruas-ruas tol yang dirasa mahal oleh pengemudi. Salah satu cara untuk menarik pengemudi truk dengan menerapkan diskon pada low season dll). Penyediaan rest area/bengkel/rumah makan yang sesuai dengan keinginan dan kemampuan supir truk diharapkan mampu meningkatkan probabilitas penggunaan jalan tol serta terpisah dengan angkutan orang.</li> <li>3. Jalan tol kadangkala merupakan jalan alternative untuk angkutan barang yang memiliki kelebihan muatan dan dimensi. Untuk itu, perlu pemasangan jembatan timbang protabel untuk mengurangi kerusakan jalan tol.</li> </ol>	Badan Pengelola Jalan Tol	PL.108/2/1-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
5	Aksesibilitas Bandara Yogyakarta International Airport dalam Mendukung Transportasi Antarmoda	<ol style="list-style-type: none"> <li>Rencana pengembangan aksesibilitas YIA untuk mendukung transportasi antarmoda salah satunya terwujud dalam rencana pengembangan jaringan infrastruktur jalan dan rel KA di wilayah Kulon Progo dan wilayah Jawa Tengah bagian selatan dan tengah/utara. Disarankan agar perencanaannya harus diintegrasikan dan telah terakomodasi di dalam sistem keruangan wilayah yang terformulasikan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah pada daerah bersangkutan. Hal ini bertujuan agar pembangunan jaringan infrastruktur transportasi yang baru tersebut sejalan dan mendukung kebijakan pembangunan ekonomi wilayah bersangkutan.</li> <li>Konsep pengembangan aksesibilitas YIA yang telah diformulasikan dengan sangat matang melalui koordinasi berbagai pihak yang berkepentingan (penyedia jasa layanan transportasi umum), telah menghasilkan sebuah konsep perencanaan layanan transportasi antarmoda yang sudah mulai dioperasikan sepanjang koridor pengembangan rute/trayek angkutan tersebut. Namun demikian, tim peneliti belum mendapatkan informasi yang cukup jelas mengenai manajemen transportasi (lalu lintas) pada sisi internal perkotaan berkaitan dengan penanganan pasca operasi bandara YIA. Mengingat bahwa kinerja mobilitas dalam wilayah perkotaan cenderung semakin memburuk dengan kondisi kepadatan lalu lintas dan tingkat kerawanan kecelakaan yang tinggi, sehingga dikhawatirkan memunculkan masalah atau "bottleneck" yang terjadi di sisi internal perkotaan, bukan di sepanjang koridor trayek angkutan umum antarmodanya. Oleh karenanya, pihak-pihak yang berkepentingan dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum-Bina Marga di daerah bersangkutan, perlu melakukan langkah-langkah antisipasi dalam upaya mewujudkan kelancaran lalu lintas terutama pada wilayah padat perkotaan yang menjadi bagian dari pengembangan koridor layanan transportasi antarmoda.</li> <li>Apabila pengoperasian bandara YIA secara penuh direncanakan akan dimulai pada akhir tahun 2019, maka seluruh pengoperasian penerbangan komersil akan dialihkan dari bandara Adisucipto ke bandara YIA, tidak terkecuali untuk pelayanan bandara dengan skedul penerbangan di pagi hari (misal first flight antara pukul 06.00 WIB). Dengan demikian, kiranya perlu dipertimbangkan untuk pengaturan (pemaduan) skedul layanan (jam operasional) angkutan pemadu moda (angkutan jalan dan angkutan KA) agar terintegrasi dan tersinkronisasi dengan skedul penerbangan pagi. Hal ini dilakukan supaya dapat mengakomodir kebutuhan para penumpang pesawat yang memiliki jadwal keberangkatan pesawat pada jam-jam tersebut (pagi hari). Jika hal ini tidak terakomodir dengan baik, maka kemungkinan besar calon penumpang pesawat di bandara YIA akan memilih menggunakan kendaraan pribadi dan/atau taksi sebagai sarana mobilitasnya. Dampaknya antara lain adalah peningkatan demand dan arus perjalanan yang akan meningkatkan kepadatan ruang jalan eksisting yaitu jalan nasional selama belum ada jaringan jalan baru (jalan tol, JJLS) yang telah disiapkan untuk menampung permintaan demand perjalanan tersebut.</li> <li>Berdasarkan indikasi awal hasil penelitian ini, harapan masyarakat umum (yang terepresentasikan dari pandangan responden) sebagai calon pengguna jasa transportasi antarmoda, menghendaki adanya layanan angkutan umum yang mampu memberikan jaminan kepastian/ketepatan waktu dan kenyamanan sebagai prioritas utama dalam pertimbangan pemilihan jenis moda transportasi untuk mendukung layanan angkutan antarmoda. Oleh karenanya, pilihan masyarakat berupa layanan KA Bandara Express kiranya dapat dipertimbangkan sebagai entypoint untuk mengkaji lebih dalam.</li> <li>Sebagai bahan pertimbangan, kiranya perlu dilakukan kajian lebih lanjut untuk mendapatkan indikasi minat masyarakat (calon pengguna bandara YIA) untuk menggunakan layanan KA Bandara Express Line yang diharapkan dapat menjadi angkutan antarmoda utama dan unggulan guna melayani operasionalisasi bandara YIA di masa-masa mendatang.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta PT. Angkasa Pura Pengguna Jasa Angkutan Lanjutan	PL.108/2/2-PTAM-2019	Kebijakan
6	Penentuan pola dan Pusat distribusi logistik untuk Tol Trans Jawa	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlu adanya sinkronisasi dengan rencana pengembangan wilayah yang dilakukan oleh pemerintah daerah Jawa Timur</li> <li>Pengembangan logistik center sebaiknya mempertimbangkan krarifan lokal masyarakat Jawa Timur</li> </ol>	Badan Pengelola Jalan Tol	PL.108/2/11-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
7	Evaluasi Kinerja Intermodalitas lintas KA Bandara di Palembang	<p>1. Desain keterpaduan antarmoda pada Stasiun LRT Palembang ke depan harus berkonsep stasiun sebagai city hub dari suatu kawasan berkonsep TOD, dengan beberapa catatan berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Optimalisasi keterpaduan antara stasiun LRT dengan tata guna lahan di sekitarnya merupakan kunci peningkatan modal-share sistem angkutan massal ini.</li> <li>Pengembangan kawasan di sekitar stasiun LRT harus diarahkan ke intensitas tinggi, dengan aksesibilitas utama adalah un-motorized (mengarusutamakan pejalan kaki)</li> <li>Revisi RTRW Kota Palembang ke depan harus diarahkan untuk mendukung konsep TOD</li> </ol> <p>2. Perlu adanya kelembagaan dan pembagian peran dalam pengembangan keterpaduan antarmoda di stasiun LRT Palembang, di mana:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Perlu ditetapkan kewajiban para pihak (BP, Operator LRT, Waskita, SP2J, Pemkot, Pemprov, Pengembang) dalam mengembangkan keterpaduan antarmoda transportasi di stasiun LRT, termasuk dalam pengembangan TOD</li> <li>Prinsip pembagian kewajiban adalah yang paling berkepentingan (umumnya hirarki layanan lebih tinggi) yang berkewajiban menyediakan fasilitas keterpaduan antarmoda di simpul LRT</li> </ol> <p>3. Dalam rangka peningkatan/optimalisasi pemanfaatan LRT Palembang, maka diperlukan sejumlah kebijakan pendukung diantaranya:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Perlu dilakukan pengembangan sistem feeder LRT yang lebih efektif dan bersifat angkutan lingkungan</li> <li>Pemanfaatan TIK untuk optimalisasi keterpaduan layanan antara LRT dengan sistem feeder</li> <li>Perlu disusun Palembang Urban Mobility Plan yang memuat kerangka kebijakan transportasi yang berorientasi transit yang komprehensif (termasuk kebijakan push-and-pull)</li> </ol> <p>Selain itu terdapat sejumlah rekomendasi umum, bagi peningkatan keterpaduan antarmoda transportasi maupun pengembangan sistem angkutan massal di Indonesia secara keseluruhan, diantaranya:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Rekomendasi terkait dengan kebijakan nasional pengembangan sistem angkutan massal perkotaan: <ol style="list-style-type: none"> <li>Setiap kota harus memiliki urban mobility plan (termasuk konsep TOD, network plan, push-and-pull policy) yang ditetapkan dalam bentuk PERDA (sebagai keputusan politik masyarakat kota), sebelum mendapatkan bantuan pengembangan angkutan massal dari Pusat (LRT/ MRT/ BRT separated).</li> <li>Perlu dikembangkan koridor percontohan (quick win) sistem angkutan massal perkotaan yang terintegrasi sebagai pelajaran bagi lokasi/kota lainnya (khas Indonesia, tidak hanya mencontoh luar negeri)</li> </ol> </li> <li>Diperlukan adanya sejumlah regulasi pendukung pengembangan sistem angkutan massal perkotaan: <ol style="list-style-type: none"> <li>Pengaturan tentang pembatasan spesifikasi teknis dan penggunaan sepeda motor di kawasan perkotaan dalam konteks keselamatan dan dukungan terhadap angkutan umum</li> <li>Pengembangan TOD sebagai simpul untuk mendukung angkutan massal perlu masuk dalam kerangka pengadaan lahan untuk kepentingan umum pada UU 2/2012</li> </ol> </li> <li>Perlunya pedoman tentang standar desain dan standar pelayanan fasilitas alihmoda, yang diantaranya memuat: <ol style="list-style-type: none"> <li>Standar teknis desain fasilitas alihmoda, khususnya berkaitan dengan: sistem informasi, jalur penghubung, titik alihmoda</li> </ol> </li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan PT. Angkasa Pura Ditjen Perkeretaapian	PL.108/2/3-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		b. Standar pelayanan alihmoda yang berkenaan dengan aspek: keselamatan, keamanan, keterpaduan, kenyamanan, aksesibilitas, kelancaran, kesetaraan.			
8	Pengembangan Akasesibilitas dan Angkutan Lanjutan pada stasiun untuk Mendukung pengaktifan kembali jalur KA Bandung - Garut	<p>1. Rekomendasi angkutan lanjutan untuk menghubungkan Stasiun KA Garut dengan pusat-pusat kegiatan di sekitarnya, diusulkan untuk me-rerouting Angkot 01 (Terminal Guntur-Sukaregang). Angkot 01 direrouting dengan membelokkan lintasan untuk mengkoneksikan dengan Stasiun Garut, untuk dapat menuju ke pusat-pusat kegiatan di Kota Garut (dengan total panjang lintasan ±12 km). Usulan rerouting lintasan Angkot 01 adalah menjadi: Terminal Guntur-Jl. Guntur Sari-Jl. Guntur Melati-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Pramuka- Jl. Bank- Stasiun KA Garut-Jl. A. Yani-Jl. Cimanuk-Jl. Guntur-Sukaregang-Jl. A. Yani-Jl. Baratayuda-Sukadana-Jl. Pasundan-Jl. Papandayan-Maktal-Jl. Cimanuk-Bundaran Jayaraga-Jl. Cimanuk-Simpang Lima-Jl. Terusan Pembangunan-Jl. Merdeka-Jl. Guntur Indah-Jl. Guntur Sari.</p> <p>2. Rekomendasi untuk lintasan angkutan lanjutan yang mengkoneksikan Stasiun Cibatu dan Stasiun Pasirjengkol dengan pusat kegiatan di Kecamatan Cibatu dan Kecamatan Sukawening, adalah dengan mererouting Angkutan Perkotaan 01 (Terminal Guntur-Cibatu). diusulkan agar diubah rutenya menjadi: Stasiun Cibatu-Alun-Alun Cibatu-Stasiun Pasir Jengkol – Sukawening – Alun-Alun Wanaraja. Apabila ada penumpang yang akan berwisata ke Talaga Bodas, maka di Alun-Alun Wanaraja penumpang dapat berganti kendaraan dengan angkutan pariwisata yang menuju Talaga Bodas. Untuk angkutan lanjutan dari Stasiun Wanaraja adalah dapat dengan menggunakan rencana Angkutan Pariwisata. Usulan rutenya adalah: Stasiun Wanaraja- Alun-Alun Wanaraja – Lokasi Wisata (Talaga Bodas).</p> <p>3. Rekomendasi untuk angkutan lanjutan yang menghubungkan Stasiun KA Garut dengan lokasi-lokasi wisata yang terletak di kawasan Samarang, Tarogong Kaler dan Banyuresmi, adalah: Usulan rerouting Angkot 04 (Cipanas), dengan total panjang lintasan ±10,77 km, menjadi: Terminal Guntur-Jl. Guntur Sari-Jl. Guntur Melati-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Pramuka- Stasiun KA Garut-Jl. Bank-Jl. Cimanuk- Simpang Lima- Jalan Otista – Jalan Panday – Cipanas - Jalan Panday- Jalan Otista - Jalan Cimanuk – Bundaran Jaya Raga-Jl. Merdeka- Jl. Guntur Indah-Jl. Guntur Sari. Usulan rerouting Angkot 05 (Situ Bagendit), dengan total panjang lintasan ±13,64 km, menjadi: Terminal Guntur-Jl. Guntur Sari-Jl. Guntur Melati-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Pramuka- Stasiun KA Garut-Jl. Bank-Jl. Cimanuk- Jl. Merdeka- Banyuresmi – leuwigoong- Banyuresmi – Jalan Merdeka – Jalan Guntur Cendana – Jalan Guntur Sari – Terminal Guntur. Usulan rerouting Angkot 09 (Kamojang dan Kawah Darajat), dengan total panjang lintasan ±14,77 km, menjadi: Terminal Guntur – Jalan Guntur Melati – Jalan Guntur Sari – Jalan merdeka - Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Pramuka- Stasiun KA Garut-Jl. Bank-Jl. Cimanuk- Simpang Lima- Jalan Otista – Samarang - Cibodas - Samarang – jalan Otista – Simpang Lima – Jalan Cimanuk- Bundaran Jaya Raga-Jl. Merdeka- Jl. Guntur Indah-Jl. Guntur Sari.</p> <p>4. Sebagai alternatif, dapat direkomendasikan angkutan pariwisata dengan usulan sebagai berikut: merubah Angkutan Kota Rute 04, 05 dan 09 menjadi Angkutan Pariwisata yang langsung menghubungkan Terminal Guntur-Stasiun KA Garut-Lokasi Wisata. Sehingga rute angkutan pariwisata tersebut adalah: a. Usulan angkutan pariwisata ke Cipanas, dengan total panjang lintasan ±10,77 km, dengan lintasan Terminal Guntur-Jl. Guntur Sari-Jl. Guntur Melati-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Pramuka- Stasiun KA Garut-Jl. Bank-Jl. Cimanuk- Simpang Lima- Jalan Otista - Jalan Panday -</p>	Dinas Perhubungan Jawa Barat Ditjen Perkeretapiaan Ditjen Perhubungan Darat	PL.108/2/4-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<p>Cipanas - Jalan Panday- Jalan Otista - Jalan Cimanuk - Bundaran Jaya Raga-Jl. Merdeka- Jl. Guntur Indah-Jl. Guntur Sari.</p> <p>b. Usulan Angkutan Pariwisata ke Situ Bagendit, dengan total panjang lintasan ±13,64 km, dengan lintasan Terminal Guntur-Jl. Guntur Sari-Jl. Guntur Melati-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Pramuka- Stasiun KA Garut-Jl. Bank-Jl. Cimanuk- Jl. Merdeka- Banyuresmi - leuwigoong- Banyuresmi - Jalan Merdeka - Jalan Guntur Cendana - Jalan Guntur Sari - Terminal Guntur.</p> <p>c. Usulan Angkutan Pariwisata Kamojang dan Kawah Darajat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untuk Angkutan Pariwisata ke Kamojang, diusulkan dengan lintasan: Terminal Guntur - Jalan Guntur Melati - Jalan Guntur Sari - Jalan merdeka -Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Pramuka- Stasiun KA Garut-Jl. Bank-Jl. Cimanuk- Simpang Lima- Jalan Otista - Samarang - Cibodas - Kawasan Kamojang - Samarang - jalan Otista - Simpang Lima - Jalan Cimanuk-Bundaran Jaya Raga-Jl. Merdeka- Jl. Guntur Indah-Jl. Guntur Sari. (±14,77 km + 12,2 km)</li> <li>• Untuk Angkutan Pariwisata ke Kawah Darajat, diusulkan dengan lintasan: Terminal Guntur - Jalan Guntur Melati - Jalan Guntur Sari - Jalan merdeka -Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Pramuka- Stasiun KA Garut-Jl. Bank-Jl. Cimanuk- Simpang Lima- Jalan Otista - Samarang - Cibodas - Kawasan Kawah Darajat - Samarang - jalan Otista - Simpang Lima - Jalan Cimanuk-Bundaran Jaya Raga-Jl. Merdeka- Jl. Guntur Indah-Jl. Guntur Sari (±14,77 km + 14,8 km).</li> </ul> <p>5. Perencanaan integrasi moda di Stasiun KA Cibatu.</p> <p>a. Integrasi Jaringan Prasarana Kawasan Stasiun Kereta Api Cibatu, yang meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stasiun Kereta Api Cibatu sebagai simpul alih moda transportasi angkutan kereta api.</li> <li>▪ Menyediakan fasilitas halte angkutan umum lanjutan sebagai simpul alihmoda transportasi angkutan lanjutan dan angkutan umum online, yang dilengkapi dengan fasilitas pedestrian pejalan kaki/jalan penghubung dari halte menuju stasiun KA Cibatu. Pada titik pintu keluar stasiun Cibatu perlu disediakan informasi/penunjuk arah untuk mengarahkan penumpang ke lokasi untuk berganti moda/ruang tunggu alih moda.</li> <li>▪ Menyediakan ruang tunggu untuk alihmoda yang dilengkapi dengan informasi mengenai angkutan lanjutan (jadwal, rute dan harga tiket), loket untuk reservasi angkutan lanjutan dan tempat duduk untuk penumpang menunggu angkutan lanjutan.</li> </ul> <p>b. Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Kawasan Stasiun Kereta Api Cibatu, meliputi penyediaan trayek/rute menuju jalan Stasiun Kereta Api Cibatu baik yang dilayani oleh angkutan umum lanjutan, dan angkutan umum online (usulan rute/trayek angkutan umum yang melayani Stasiun KA Cibatu adalah Stasiun Cibatu-Alun-Alun Cibatu-Stasiun Pasir Jengkol – Sukawening – Alun-Alun Wanaraja).</p> <p>6. Perencanaan integrasi moda di Stasiun KA Pasir Jengkol:</p> <p>a. Integrasi Jaringan Prasarana Kawasan Stasiun Kereta Api Pasir Jengkol, meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stasiun Kereta Api Pasir Jengkol sebagai simpul alih moda transportasi angkutan kereta api.</li> <li>▪ Menyediakan fasilitas halte angkutan umum lanjutan sebagai simpul alihmoda transportasi angkutan lanjutan dan angkutan umum online, yang dilengkapi dengan fasilitas pedestrian pejalan kaki/jalan penghubung dari halte menuju stasiun KA Pasirjengkol. Pada titik pintu keluar stasiun Pasirjengkol perlu disediakan informasi/penunjuk arah untuk mengarahkan penumpang ke lokasi untuk berganti moda/ruang tunggu alih moda.</li> <li>▪ Menyediakan ruang tunggu untuk alihmoda yang dilengkapi dengan informasi mengenai angkutan lanjutan (jadwal, rute dan harga tiket), loket untuk reservasi angkutan lanjutan dan tempat duduk untuk penumpang menunggu angkutan lanjutan.</li> </ul>			

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<p>b. Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Kawasan Stasiun Kereta Api Pasir Jengkol, meliputi penyediaan trayek/rute menuju jalan Stasiun Kereta Api Pasir Jengkol baik yang dilayani oleh angkutan umum lanjutan, dan angkutan umum online (usulan rute/trayek angkutan umum yang melayani Stasiun KA Pasir Jengkol adalah Stasiun Cibatu-Alun-Alun Cibatu-Stasiun Pasir Jengkol – Sukawening – Alun-Alun Wanaraja).</p> <p>7. Perencanaan integrasi moda di Stasiun KA Wanaraja:</p> <p>a. Integrasi Jaringan Prasarana Kawasan Stasiun Kereta Api Wanaraja, meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stasiun Kereta Api Wanaraja sebagai simpul alih moda transportasi angkutan kereta api.</li> <li>▪ Menyediakan fasilitas halte angkutan umum lanjutan sebagai simpul alihmoda transportasi angkutan lanjutan dan angkutan umum online, yang dilengkapi dengan fasilitas pedestrian pejalan kaki/jalan penghubung dari halte menuju stasiun KA Wanaraja. Pada titik pintu keluar stasiun Wanaraja perlu disediakan informasi/penunjuk arah untuk mengarahkan penumpang ke lokasi untuk berganti moda/ruang tunggu alih moda.</li> <li>▪ Menyediakan ruang tunggu untuk alihmoda yang dilengkapi dengan informasi mengenai angkutan lanjutan (jadwal, rute dan harga tiket), loket untuk reservasi angkutan lanjutan dan tempat duduk untuk penumpang menunggu angkutan lanjutan.</li> </ul> <p>b. Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Kawasan Stasiun Kereta Api Wanaraja, meliputi penyediaan trayek/rute menuju jalan Stasiun Kereta Api Wanaraja baik yang dilayani oleh angkutan umum lanjutan, dan angkutan umum online (usulan rute/trayek angkutan umum yang melayani Stasiun KA Wanaraja adalah Stasiun Wanaraja- Alun-Alun Wanaraja – Lokasi Wisata (Talaga Bodas).</p> <p>8. Perencanaan integrasi moda di Stasiun KA Garut:</p> <p>a. Integrasi Jaringan Prasarana Kawasan Stasiun Kereta Api Garut, meliputi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stasiun Kereta Api Garut sebagai simpul alih moda transportasi angkutan kereta api.</li> <li>▪ Menyediakan fasilitas halte angkutan umum lanjutan sebagai simpul alihmoda transportasi angkutan lanjutan dan angkutan umum online, yang dilengkapi dengan fasilitas pedestrian pejalan kaki/jalan penghubung dari halte menuju stasiun KA Garut. Pada titik pintu keluar stasiun Garut perlu disediakan informasi/penunjuk arah untuk mengarahkan penumpang ke lokasi untuk berganti moda/ruang tunggu alih moda.</li> <li>▪ Menyediakan ruang tunggu untuk alihmoda yang dilengkapi dengan informasi mengenai angkutan lanjutan (jadwal, rute dan harga tiket), loket untuk reservasi angkutan lanjutan dan tempat duduk untuk penumpang menunggu angkutan lanjutan.</li> </ul> <p>b. Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Kawasan Stasiun Kereta Api Garut, meliputi penyediaan trayek/rute menuju jalan Stasiun Kereta Api Garut baik yang dilayani oleh angkutan umum lanjutan, dan angkutan umum online (usulan rute/trayek angkutan umum yang melayani Stasiun KA Garut adalah rerouting Angkot 01, rerouting Angkot 04, rerouting angkot 05 dan rerouting angkot 09, detail lintasan dapat dilihat pada Rekomendasi poin 1, 3 dan 4).</p> <p>9. Untuk pengembangan angkutan umum lanjutan, diperlukan penelitian lebih lanjut dan lebih detail, dengan melakukan survey wawancara penumpang di setiap lokasi stasiun KA yang akan direaktivasi, sehingga akan diketahui karakteristik perjalanan dan asal tujuan penumpang. Sehingga akan dapat direncanakan lebih mendetail untuk jenis kendaraan, jumlah kendaraan, jadwal dan frekuensi dari angkutan lanjutan tersebut.</p>			

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		10. Fasilitas integrasi moda/fasilitas alih moda juga perlu dikembangkan di lokasi wisata dan pusat-pusat kegiatan di Kabupaten Garut. 11. Peningkatan integrasi/keterpaduan antarmoda juga dapat dilakukan dengan pengembangan tiket terusan antara tiket kereta api dengan angkutan umum lanjutan pada setiap stasiun KA. 12. Sosialisasi terhadap rencana reaktivasi jalur KA beserta rencana pengembangan angkutan umum lanjutan sangat diperlukan agar sejumlah rencana pengembangan (khususnya yang bersifat lintas sektor dan lintas wilayah) dapat direalisasikan dengan dukungan penuh setiap pihak yang berkaitan. 13. Untuk operasional KA sebaiknya adalah langsung dari Bandung/Jakarta menuju Garut-Cikajang, sehingga akan mempermudah penumpang dalam mencapai tujuannya di Kabupaten Garut.			
9	Evaluasi Tingkat keterpaduan transportasi antar Pusat Kegiatan di Banyuwangi	1. Terkait dengan arahan pengembangan jalan penghubung, hasil analisis menunjukkan bahwa diperlukan adanya penyediaan, perbaikan dan peningkatan jalan penghubung pada simpul – simpul transportasi dan fasilitas alih moda. Jalan penghubung tersebut harus disesuaikan dan mengacu kepada persyaratan teknis jalan yang antara lain: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pedestrian connection/jalan penghubung bagi pejalan kaki, Pedestrian connection ini berfungsi sebagai interkoneksi antar fasilitas dalam terminal transportasi antarmoda. Untuk kebutuhan ukuran dimensinya yaitu:               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lebar jalan penghubung: 1,5 m</li> <li>▪ Panjang jalan penghubung yang diperuntukkan bagi:                   <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Penumpang cacat: 30,5 m</li> <li>○ Pejalan kaki: 90 - 100 m</li> <li>○ Penumpang komuter: 150 - 305 m</li> <li>○ Penumpang komuter untuk tempat transit yang padat: 400 – 550 m</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>b. Jembatan penyebrangan yang berfungsi menghubungkan 2 fasilitas alih moda atau lebih yang terpisah oleh ruang jalan dengan kebutuhan ukuran dimensinya: tinggi 4,6 m dan lebar 2 m beserta menggunakan atap</li> </ol> 2. Selain hal tersebut penyediaan dan pelengkapan fasilitas - fasilitas lainnya guna mendukung jalan penghubung sehingga bisa bekerja secara efisiensi dan optimal (Contohnya: rambu - rambu dan marka petunjuk arah dlsb)           3. Selain pengembangan jalan penghubung dan fasilitas alih moda, pengembangan jaringan prasarana jalan sangat dibutuhkan didalam mendukung keterpaduan integrasi transportasi antarmoda. Berdasarkan PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan maka diperoleh gambaran kebutuhan mengenai lebar badan jalan yang disesuaikan dengan persyaratan teknis jalan. Kebutuhan lebar badan jalan tersebut disesuaikan dengan fungsi jalan yang meliputi: arteri primer, kolektor primer, lokal primer dan lingkungan primer. Adapun kebutuhan lebar badan jalan berdasarkan fungsinya tersebut antara lain: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 km/jam dan lebar badan jalan paling sedikit 11 meter;</li> <li>b. Kolektor primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam dan lebar badan jalan paling sedikit 9 meter;</li> <li>c. Lokal primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam dan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 meter; dan</li> <li>d. Lingkungan primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 15 km/jam dan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 meter.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Banyuwangi Ditjen Perhubungan Darat	PL.108/2/18-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Secara garis besar kebutuhan pengembangan jaringan pelayanan guna mendukung keterpaduan atau integrasi transportasi antar pusat kegiatan terbagi menjadi 2 arahan pengembangan yaitu:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pengembangan jaringan pelayanan yaitu arahan pengembangan terhadap jaringan - jaringan pelayanan yang menghubungkan simpul – simpul transportasi dan simpul transportasi menuju pusat - pusat kegiatan (Contohnya: kawasan CBD)</li> <li>b. Peningkatan kinerja jaringan pelayanan yaitu peningkatan kinerja jaringan pelayanan angkutan umum yang digunakan saat ini yang meliputi angkutan antar moda, angkutan perkotaan, angkutan antarkota, angkutan resmi taxi dan angkutan lainnya.</li> </ol> </li> <li>5. Untuk pengembangan pelayanan terdapat beberapa arahan pengembangan terkait dengan fasilitas pelayanan yang diantaranya meliputi time table, peta trayek, jadwal, fasilitas reservasi dan ticketing beserta tarif.</li> <li>6. Selain peningkatan kinerja pelayanan angkutan antar moda melalui pengembangan jaringan prasarana, jaringan pelayanan, dan pelayanan, tentunya terdapat beberapa hal lainnya yang dapat dilakukan guna menarik masyarakat lebih sering didalam memanfaatkan angkutan umum antarmoda. Sebagai salah satu contohnya adalah dukungan Pemerintah Daerah Kabupaten Banyuwangi melalui penyediaan peraturan daerah atau perda (misalnya: perda terkait dengan kunjungan wisata bagi anak sekolah di Kabupaten Banyuwangi yang lebih disarankan memanfaatkan angkutan antarmoda)</li> </ol>			
10	Potensi Pemanfaatan Terminal Penumpang Menjadi Pusat Logistik (Studi kasus Terminal simpang Periuk, Sumatera Selatan )	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk jangka panjang kedepan, Pemerintah Kota Lubuklinggau mendukung agar pengelolaan Terminal Simpang Periuk sebagai terminal barang lebih maksimal sebagai Pusat Logistik maka perlu kajian pemindahan lokasi terminal penumpang Tipe A Simpang Periuk ke Terminal Petanang dengan peningkatan status Terminal Petanang dari tipe B ke tipe A.</li> <li>2. Pemanfaatan sementara logistic center Simpang Periuk dapat berfungsi dengan terminal Penumpang, namun perlu pengaturan dan sirkulasi terutama pada akses keluar masuk logistic center dan terminal Simpang Periuk.</li> <li>3. Perlu dikembangkankajian angkutan multimodapada pusat logistic yang memudahkan moda udara (bandara Silampari) dan moda perkeretaapian (jaringan rel KA).</li> <li>4. Perlu kajian lanjutan terkait desain dan fungsi yang ada didalam Pusat Logistik sesuai kebutuhan daerah dan infrastruktur pendukungnya.</li> <li>5. Pemanfaatan Terminal Penumpang menjadi Pusat Logistik memiliki konsekuensi untuk merubah Rencana Tata Ruang Wilayah di Daerah, sehingga perlu semua sektor untuk mendukung terselenggaranya Pusat Logistik di Simpang Periuk.</li> </ol>	Dinas Perhubungan simpang periuk, Sumatera selatan BPTD Ditjen Perhubungan Darat	PL.108/2/12-PTAM-2019	Prototype/Desain
11	Kajian Pengembangan Konektivitas KA Pangandaran	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dalam jangka pendek, dapat diusulkan angkutan pariwisata berupa bus pariwisata yang terintegrasi dengan KA Pangandaran, baik dari segi headway maupun dari segi ticketing dan pentaripan.</li> <li>2. Dalam jangka panjang, reaktivasi jalur KA Pangandaran merupakan salah satu bentuk dukungan pemerintah baik dalam mendukung program pariwisata, maupun meningkatkan konektivitas antara wilayah priangan timur dengan pusat ibu kota provinsi maupun Ibu Kota Negara.</li> <li>3. Salah satu faktor pnenentu perpindahan moda adalah sensitivitas nilai waktu, dengan mengurangi waktu tempuh KA Pangandaran, dengan penambahan kecepatan (double track) akan berdampak pada peningkatan probabilitas pengguna bus untuk berpindah menggunakan moda kereta api.</li> <li>4. Perlu adanya studi lebih lanjut terkait pengukuran indeks konektivitas Banjar – Pangandaran</li> </ol>	Dinas Perhubungan Pangandaran Ditjen Perkeretapian	PL.108/2/20-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
12	Analisis Biaya Transportasi sebagai penentu Biaya Logistik Produk pertanian Tanaman pangan dari hulu ke hilir di Jawa Barat	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyediaan lahan penjemuran yang lebih memadai dari aspek luas lahan, kemudahan dan keselamatan dengan lokasi yang tidak berada di sisi jalan raya</li> <li>2. Perlu adanya peningkatan infrastruktur jalan akses menuju lahan sawah agar lebih memudahkan dalam mendistribusikan hasil panen gabah</li> <li>3. Perlu adanya koordinasi dengan Kementerian Pertanian/dinas pertanian provinsi terkait dengan pengadaan mesin panen portable/mobile dengan jenis kendaraan roda 3 yang mampu masuk sampai lahan persawahan</li> <li>4. Perlunya koordinasi Kementerian Pertanian dengan Kementerian Perhubungan terkait dengan spesifikasi mesin panen portable/mobile dengan jenis kendaraan roda 3</li> <li>5. Perlu adanya pembinaan dan pengawasan terhadap permasalahan transportasi pengangkutan padi gabah dan beras dari pihak-pihak terkait dalam rangka meningkatkan aspek keselamatan dan keamanan pengangkutan gabah dan beras (kerjasama Dinas Pertanian dan Dinas Perhubungan daerah dan provinsi)</li> <li>6. Perlu adanya peningkatan infrastruktur jalan akses menuju lahan sawah agar lebih Perlu ditindaklanjuti kajian berkaitan dengan pendetailan komponen-komponen non transportasi (komponen penyimpanan gudang dan administrasi)</li> <li>7. Perlu ditindaklanjuti mengenai komponen biaya logistik dan biaya transportasi dari pasar induk menuju pasar kecil dan konsumen</li> </ol>	Dinas Perhubungan Jawa Barat	PL.108/2/19-PTAM-2019	Kebijakan
13	Optimalisasi Penerapan DO Online	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Percepatan pelaksanaan DO Online perlu didukung suatu Platform yang dapat mengintegrasikan layanan pelayanan pengiriman pesanan secara elektronik untuk semua pihak (cargo owner/jasa pengurusan transportasi, shipping line, terminal operator dan regulator);</li> <li>2. Kajian ini dapat dilanjutkan dengan penelitian terkait kelembagaan yang mengawasi kegiatan DO Online;</li> <li>3. Mengevaluasi kembali peraturan terkait pelayanan pengiriman pesanan secara elektronik (delivery order online) untuk barang impor di Pelabuhan, apakah cukup setingkat peraturan menteri atau perlu peraturan yang lebih tinggi lagi setingkat peraturan pemerintah atau peraturan presiden.</li> </ol>	PT ASDP Ditjen Perhubungan Laut	PL.108/2/21-PTAM-2019	Kebijakan
14	Evaluasi Penerapan Electronic Toll Collection	Indonesia adalah negara yang besar dan sudah seharusnya memanfaatkan kemajuan teknologi dalam memberikan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Pelayanan tersebut juga dapat mengurangi biaya eksternalitas yang disebabkan karena ketidak efisienan pelayanan transportasi. Untuk itu, pemerintah harus segera mengeluarkan kebijakan terkait teknologi yang seharusnya digunakan dalam system pembayaran di sector transportasi. Bertolak dari permasalahan tersebut, studi ini merekomendasikan kepada pemerintah untuk menyusun dokumen dan panduan spesifikasi teknis ETC yang ada di Indonesia.	Badan Pengelola Jalan Tol PT Jasa Marga Ditjen Perhubungan Darat	PL.108/2/5-PTAM-2019	Kebijakan
15	Tingkat Sensitivitas Penurunan Penumpang Angkutan Udara di Pulau Jawa	Penurunan jumlah penumpang pesawat udara perlu diantisipasi karena akan berdampak terhadap bisnis penyelenggara bandar udara, maskapai penerbangan, pariwisata, perhotelan dan stakeholder lainnya. Oleh karena itu perlu dilakukan pemberlakuan tarif promo terhadap tiket pesawat udara domestik dan bagasi pada saat tertentu namun tidak mengesampingkan keselamatan penerbangan.	PT Angkasa Pura Ditjen Perhubungan Udara	PL.108/2/13-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
16	Evaluasi regulasi di Bidang Angkutan Multimoda untuk mendukung Penyelenggaraan Angkutan Multimoda	<ol style="list-style-type: none"> <li>Alternatif               <ol style="list-style-type: none"> <li>Menyatukan kewenangan perizinan BUAM dan JPT sebagai kewenangan Menteri; dan</li> <li>Menempatkan pemerintah daerah hanya sebagai pihak yang memberikan rekomendasi.</li> </ol> </li> <li>Alternatif               <ol style="list-style-type: none"> <li>Memisahkan izin BUAM sebagai jasa angkutan dan JPT sebagai layanan tambahan</li> <li>Izin BUAM tetap diletakan sebagai kewenangan Menteri, dan izin JPT tetap sebagai kewenangan Daerah.</li> </ol> </li> <li>Perlu adanya ketentuan peralihan untuk menghindari resistensi dari penyelenggara JPT yang telah beroperasi. Ketentuan peralihan sekurang-kurangnya harus memberikan perlakuan khusus bagi penyelenggara JPT dalam bentuk:               <ol style="list-style-type: none"> <li>pernyataan bahwa status JPT secara otomatis beralih menjadi BUAM dengan segala hak dan kewajibannya; dan</li> <li>pernyataan bahwa izin JPT tetap berlaku sampai masa berlakunya telah habis.</li> </ol> </li> <li>Dalam rangka melakukan rekomendasi di atas, maka diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai perusahaan angkutan multimoda untuk mengidentifikasi model penyelenggaraan angkutan multimoda yang ideal. Bentuk penelitian lebih lanjut dapat pula dilakukan dalam bentuk Naskah Akademik perancangan peraturan perundang-undangan untuk mengubah atau mengganti PP Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.</li> </ol>	Biro Hukum, Kementerian Perhubungan Penyedia Jasa Transportasi dan Logistik	PL.108/2/22- PTAM-2019	NSPK
17	Pemodelan Logistik perkotaan Untuk produk Segar (Perishable foods di Bandung Raya)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Proses pasca panen komoditas poduk segar (perishable foods) harus dilakukan dengan baik sesuai karakteristik produk sehingga dapat bertahan lebih lama (contoh pada kubis/kol diberi penutup pada bagian batang kepala).</li> <li>Proses pemuatan di mobil angkutan harus dilakukan dengan pemuatan yang benar agar tidak merusak poduk segar (perishable foods).</li> <li>Proses bongkar muat di pasar harus dilakukan secara baik agar dapat mengurangi kerusakan produk segar (perishable foods).</li> <li>Penyediaan prasarana penyimpanan produk segar di pasar (seperti cold storage).</li> <li>Pengawasan terkait dengan overload dan overdimensi kendaraan.</li> <li>Peningkatan peran Gapoktan dalam pembinaan terhadap petani terutama dalam pengelolaan produk pasca panen (proses panen, pengangkutan, pengemasan).</li> <li>Penggunaan sepeda motor roda-3 untuk pengangkutan produk segar (perishable foods) dalam rangka menjaga keamanan dan kualitas barang dan meningkatkan aspek keselamatan pengemudi serta meningkatkan efisiensi.</li> </ol>	Provinsi Jawa Barat Dinas Pertanian Provinsi Jawa Barat	PL.108/2/6-PTAM- 2019	Kebijakan
18	Pola Sistem informasi dalam Rangka Meningkatkan daya saing produk hasil peternakan lokal di Jawa Barat	<ol style="list-style-type: none"> <li>Penyelenggaraan pengangkutan hewan hidup di jalan pada dasarnya memerlukan keterlibatan semua pihak dalam proses awal sampai akhir perjalanan distribusi, sehingga diharapkan kontribusi upaya kontrol dan monitoring dari pihak terkait sangat perlu dilakukan agar dapat menjaga dan menjamin kualitas produk hasil peternakan sapi</li> <li>Pengaturan dan regulasi terkait angkutan hewan hidup (termasuk untuk hewan sapi hidup) telah ada melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, namun perlu dilakukan pendetailan berkaitan dengan spesifikasi teknis, standar, metoda dan tata cara angkutan hewan sapi hidup dan karkas/daging sapi</li> <li>Perlu adanya koordinasi dengan direktorat teknis dalam rangka identifikasi pengaturan lebih teknis berkaitan dengan cara pengangkutan hewan hidup:</li> </ol>	Provinsi Jawa Barat Dinas Peternakan Provinsi Jawa Barat	PL.108/2/14- PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Jenis dan spesifikasi teknis fasilitas bongkar muat (loading/unloading) hewan hidup</li> <li>b. Kriteria penentuan dan standar pelayanan minimal tempat peristirahatan khusus untuk hewan hidup</li> <li>c. Spesifikasi teknis mengenai jenis kendaraan angkutan hewan hidup untuk jenis hewan yang digunakan sebagai kebutuhan pangan manusia seperti: sapi, kambing/domba, ayam, bebek dlsb</li> <li>d. Batasan kapasitas maksimum jumlah hewan yang dapat diangkut sesuai jenis bak muatan kendaraan</li> <li>e. Spesifikasi teknis bak muatan kendaraan angkutan hewan hidup sesuai jenis hewan yang diangkut (tinggi, lebar, jenis bahan, jumlah dan ukuran pintu)</li> <li>f. Spesifikasi teknis jenis sepeda motor dan bak tempat penyimpanan karkas atau daging</li> <li>g. Batasan kecepatan maksimal untuk pengangkutan hewan hidup sesuai dengan karakteristik kendaraan, berat yang diangkut dan jenis hewan hidup yang diangkut</li> <li>h. Tata cara bongkar muat, pengikatan dan penyusunan/penempatan hewan hidup di atas bak muatan kendaraan barang agar tidak menyakiti, melukai, dan/atau mengakibatkan stres pada hewan hidup</li> <li>i. Batasan setiap seberapa lama kendaraan angkutan hewan hidup harus berhenti untuk beristirahat</li> <li>j. Tata cara pengangkutan hewan agar terlindung dari suhu, kelembaban, hujan dan angin</li> <li>k. Tata cara pemeliharaan dan perawatan hewan hidup selama perjalanan</li> <li>l. Tata cara bongkar muat karkas/daging dari RTH menuju pasar induk</li> <li>4. Perlu adanya standar pemeriksaan dan pengujian persyaratan teknis dan laik jalan yang untuk pengangkutan hewan hidup yang disesuaikan dengan jenis hewan hidup yang diangkut</li> <li>5. Perlu adanya koordinasi dengan Kementerian Pertanian berkaitan dengan sosialisasi regulasi dan pengaturan mengenai: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Manajemen rantai pasok hewan hidup dan daging</li> <li>b. Bangunan kandang yang memenuhi syarat yang diintegrasikan dengan metoda dan tata cara sistem transportasinya (seperti bongkar muat hewan hidup dan) à Peraturan Menteri Pertanian No. 46/Permentan/PK.210/8/2015 tentang Pedoman Budi Daya Sapi Potong yang Baik</li> <li>c. Persyaratan rumah potong hewan (RPH) yang diintegrasikan dengan metoda dan tata cara sistem transportasinya: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Peraturan Menteri Pertanian No. 13/Permentan/OT.140/1/2010 tentang Persyaratan Rumah Potong Hewan Ruminansia dan Unit Penanganan Daging (Meat Cutting Plant)</li> <li>▪ Standar Nasional Indonesia SNI 01-6159-1999 tentang Rumah Pemotongan Hewan</li> <li>▪ Karakteristik hewan hidup dan standar pemeliharaan dan perawatan hewan hidup selama perjalanan</li> <li>▪ Alternatif jenis sepeda motor yang khusus untuk mengangkut karkas dan daging sapi dalam rangka menjaga dan menjamin kualitas dan higienis karkas/daging sapi</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			
19	Peta Okupansi SDM Multimoda	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rancangan peta okupansi SDM bidang multimoda sub bidang perdagangan perlu ditindaklanjuti dengan perumusan kodefikasi dan kualifikasi jenjang KKNI</li> <li>2. Perlu adanya koordinasi menyeluruh antarlembaga/ dalam proses penyusunan regulasi KKNI</li> <li>3. Pembuatan berbagai modul berbasis kompetensi sub bidang perdagangan yang dibutuhkan oleh lembaga pendidikan dan pelatihan</li> </ol>	Badan Pengembangan SDM Aparatur Perhubungan Penyedia Jasa Transportasi dan Logistik	PL.108/2/23-PTAM-2019	Naskah akademis

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
20	Analisis Kepuasan Penumpang dan Fasilitas stasiun MRT Jakarta dengan Analisis Multivariate	<ol style="list-style-type: none"> <li>Saran yang dapat diberikan adalah dalam melakukan penelitian sebaiknya lebih cermat dan lebih teliti dalam mengolah data karena hasil analisis akan berbeda jika terjadi kesalahan dalam pengolahan data. Selain itu, dalam pemilihan variabel independen harus memperhatikan relevansi terhadap variabel dependen serta memperhatikan jenis atau kondisi variabel dependen yang digunakan. Diperlukan lebih banyak observasi agar hasil analisis lebih representatif. Dalam penelitian mengenai transportasi lanjutan dari stasiun MRT Jakarta, perlu didata semua angkutan lanjutan yang ada di setiap stasiun MRT Jakarta serta variabel penelitian yang digunakan bisa lebih banyak dan bersangkutan dengan alih moda, karena variabel yang digunakan dirasa masih kurang menggambarkan fasilitas alih moda dan angkutan lanjutan. Pada saat melakukan observasi dan kegiatan mendata stasiun MRT, pastikan semua surveyor sudah paham dengan kuesioner yang akan didata sehingga tidak ada perbedaan persepsi antar surveyor satu dengan yang lainnya. Kemudian dipastikan semua data yang dibutuhkan terisi dengan lengkap sehingga mempermudah dan mempertajam hasil analisis yang didapatkan.</li> <li>Hasil pengelompokkan pada analisis ini, bisa dimanfaatkan dalam menentukan kebijakan guna meningkatkan pengguna transportasi umum. Tentunya dari masing-masing kelompok harus dilakukan <i>treatment</i> yang berbeda sehingga pengguna MRT Jakarta bisa lebih mudah untuk menggunakan angkutan umum lanjutan. Selain itu, saran yang bisa peneliti berikan kepada pihak MRT</li> <li>Jakarta adalah di beberapa stasiun MRT, seperti di Stasiun MRT Cipete Raya, Haji Nawi, dan Blok A perlu adanya penambahan fasilitas penunjang angkutan lanjutan dari stasiun MRT. Selain itu dirasa masih perlu ditingkatkan untuk aksesibilitas menuju angkutan lanjutan di beberapa stasiun MRT lainnya.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Pengguna Jasa MRT	PL.108/2/7-PTAM-2019	Kebijakan
21	Pemetaan Pusat Logistik	<ol style="list-style-type: none"> <li>Diperlukannya intermodality di simpul transportasi serta keterpaduan antara pengembangan jaringan transportasi dan kawasan industry</li> <li>Penyediaan terminal barang/fasilitas logistik perlu ditingkatkan fungsinya</li> <li>Teknologi informasi untuk pelayanan angkutan barang harus dimanfaatkan secara optimal</li> </ol>	Penyedia Jasa Logistik Pengguna Jasa Logistik	PL.108/2/15-PTAM-2019	NSPK
22	Kajian Pola Pergerakan orang dan Barang dalam model Jaringan Transportasi Multimoda	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlu dilakukan verifikasi dan updating data Asal Tujuan Transportasi Orang dan Barang setiap tahunnya</li> <li>Perlu dilakukan studi lanjut terkait Peodelan Jaringan Transportasi Multimoda</li> </ol>	Kementerian Perhubungan dan Kementerian terkait dengan perencanaan transportasi	PL.108/2/24-PTAM-2019	Kebijakan
23	Kajian Aksesibilitas angkutan barang dalam rangka optimalisasi pelayanan di pelabuhan kuala tanjung dan pelabuhan Belawan	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlunya kebijakan yang mendukung Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan hub internasional sebagaimana tertuang pada rencana induk kepelabuhanan dan sislognas. Diharapkan ekspor impor untuk wilayah barat Indonesia melalui pelabuhan kuala tanjung.</li> <li>Penyusunan rute usulan dari susunan hirarki pelabuhan di Indonesia dilakukan dengan mempertimbangkan kebijakan pemerintah mengenai penerapan azas cabotage pelaku logistik nasional, kebijakan terkait dengan upaya meningkatkan daya saing dan ketahanan produk dalam negeri, serta sasaran dan rencana aksi yang dikembangkan dalam cetak biru sislognas. Penggunaan model transshipment juga dilakukan pada pemilihan pelabuhan hub internasional. Aliran kontainer impor dari luar negeri yang memiliki tujuan akhir pelabuhan kelas I harus melewati pelabuhan hub internasional terlebih dahulu.</li> <li>Dari hasil perhitungan, dapat dikatakan bahwa penerapan konsep pelabuhan hub internasional pada pelabuhan kuala tanjung dan pelabuhan bitung layak diterapkan secara ekonomis. Total</li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara Ditjen Perhubungan Laut Ditjen Perhubungan Darat	PL.108/2/25-PTAM-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		penghematan yang dapat diperoleh adalah sebesar Rp. 2,844,199,917,752,46 atau sebesar 18,324 % selama periode 2018- 2019. Penghematan yang dimaksud			
24	Penyusunan Indikator dalam Penilaian aksesibilitas dalam rangka peningkatan kinerja antarmoda	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diharapkan adanya penelitian terkait aksesibilitas dengan metode yang lebih relevan dan kekinian sehingga diperoleh nilai-nilai dari aksesibilitas yang dapat menimplementasikan aksesibilitas secara total di wilayah kajian</li> <li>2. Diharapkan adanya upaya-upaya peningkatan aksesibilitas di wilayah kajian</li> </ol>	Kementerian Perhubungan dan Kementerian terkait dengan perencanaan transportasi	PL.108/2/26-PTAM-2019	NSPK
25	Penyusunan sistem transportasi di Ibu Kota Negara (IKN)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penggunaan BRT dengan jalur khusus menjadi pilihan yang paling rasional.</li> <li>2. Agar disediakan simpul transportasi (hub) di dekat titik nol KIPP dengan jarak maksimal 1 km.</li> <li>3. Agar penyediaan jalur pejalan kaki dan pesepeda yang aman dan nyaman menjadi prioritas.</li> <li>4. Agar disediakan jalur sepeda layang, khususnya di Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP).</li> <li>5. Agar dilakukan penelitian lanjutan mengenai perbandingan teknis dan ekonomis diantara jenis transportasi.</li> <li>6. Agar dilakukan penelitian lanjutan mengenai analisis supply demand dan model assignment.</li> </ol>	Kementerian Perhubungan dan Kementerian terkait dengan perencanaan transportasi Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur	PL.108/2/16-PTAM-2019	Kebijakan
26	Penyusunan sistem transportasi Logistik di Ibu Kota Negara (IKN)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konsep pengembangan transportasi logistik di ibukota negara baru diarahkan untuk penggunaan transportasi yang ramah lingkungan. Untuk itu perlu dilakukan pengembangan lokasi logistic center yang memiliki potensi untuk menurunkan biaya logistik. Selain sebagai tempat penyimpanan, logistic center dikembangkan sebagai terminal konsolidasi, pusat distribusi, gudang in transit mixing, break bulk, dan cross docking.</li> <li>2. Perencanaan pembangunan logistic center harus terintegrasi dengan perencanaan pembangunan infrastruktur, terutama dengan pelabuhan, jaringan jalan, dan jaringan jalan rel.</li> <li>3. Perlu adanya koordinasi dan kolaborasi dalam pembangunan logistic center antara pemerintah, swasta, maupun masyarakat sehingga dapat mempercepat proses pengoperasian logistic center untuk melayani pergerakan barang ke wilayah ibukota negara baru.</li> <li>4. Penelitian lanjutan perlu dilakukan untuk lebih mendetailkan lokasi dan desain konsep logistic center yang akan dibangun di wilayah ibukota negara baru.</li> </ol>	Kementerian Perhubungan dan Kementerian terkait dengan perencanaan transportasi Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur	PL.108/2/17-PTAM-2020	Kebijakan
27	Penyusunan kelembagaan Forum Riset Nasional	<p>Dalam rangka mewujudkan kelembagaan Forum Riset dan Inovasi Transportasi secara formal, maka perlu diambil langkah-langkah melalui serangkaian pertemuan/diskusi untuk membahas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyusunan Struktur Organisasi</li> <li>2. Perumusan Deskripsi tugas masing-masing bidang</li> <li>3. Penyusunan Formasi Organisasi</li> <li>4. Perumusan draft AD/ART \ dari Forum Riset dan Inovasi Transportasi akan disusun berdasarkan point-point hasil workshop dan juga berdasarkan penjabaran lebih rinci dari point-point tersebut. Hasil perumusan draft AD/ART selanjutnya akan dibahas dalam rapat paripurna organisasi untuk ditetapkan sebagai bahan untuk pembuatan akta di notaris.</li> <li>5. Pembuatan akta di Notaris Akta pembentukan Forum Riset dan Inovasi Transportasi akan dilegalkan oleh notaris, yaitu berdasarkan draft AD/ART yang telah disepakati dalam rapat paripurna organisasi.</li> <li>6. Pengembangan Sistem Database Riset dan Inovasi Transportasi Pengembangan sistem database riset dan inovasi transportasi diperlukan sebagai wadah bagi semua data hasil riset yang telah dilakukan oleh semua lembaga atau badan riset transportasi di Indonesia. Sistem database yang</li> </ol>	Kementerian Perhubungan dan Kementerian terkait dengan perencanaan transportasi	PL.108/2/27-PTAM-2020	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<p>akan dikembangkan adalah berbasis web, sehingga dapat diakses oleh seluruh anggota Forum Riset dan Inovasi Transportasi.</p> <p>7. Pengembangan Portal “Forum Riset dan Inovasi Transportasi” berbasis Web Portal ini merupakan sarana komunikasi antar anggota Forum Riset dan Inovasi Transportasi.</p> <p>8. Penyusunan “Road-map Riset Transportasi Nasional” Sangat disadari bahwa agenda riset transportasi sampai saat ini meskipun telah berusaha disusun tetapi masih jauh dari sempurna. Untuk itu penyusunan road-map riset nasional merupakan kegiatan yang harus dilakukan segera. Berikut adalah beberapa langkah kegiatan yang akan dilakukan :</p> <p>a. Inventarisasi kegiatan riset yang telah dilakukan, sedang dilakukan dan akan dilakukan oleh berbagai lembaga ataupun badan yang bergerak di bidang transportasi. Kegiatan inventarisasi akan dilakukan dengan cara mengirimkan surat secara resmi ke semua badan atau lembaga penelitian yang ada di Indoensia. Selain pengiriman surat, akandilakukan pula kunjungan untuk dapat melihat secara riel kegiatan riset apa saja yang telah, sedang dan akan dilakukan.</p> <p>b. Melakukan pemetaan riset transportasi. Dilakukan setelah inventarisasi kegiatan riset transportasi tuntas dilakukan.</p> <p>c. Melakukan penyusunan “road map riset dan Inovasi Transportasi”, yaitu berdasarkan hasil pemetaan dan juga berdasarkan rencana induk transportasi nasional dan juga berdasarkan arah riset transportasi yang telah dikeluarkan oleh Dewan Riset nasional.</p>			
28	Kajian Pola Ruang dan perilaku perjalanan di wilayah Jabodetabek	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu kerjasama yang erat antara pemerintah daerah se Jabodetabek agar dapat mengembangkan system transportasi yang terintegrasi untuk memberi kemudahan para pengguna transportasi mencapai tujuan perjalanan mereka.</li> <li>2. Penerapan ERP akan berdampak pada aktivitas ekonomi yang cenderung menurun dan menimbulkan gejolak sosial dan keresahan masyarakat apabila strategi transportasi massal tidak dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.</li> <li>3. Penyediaan lahan parkir di simpul-simpul transportasi (Park and Ride) seperti Stasiun dan terminal.</li> <li>4. Penyusunan standar Transit Oriented Development (TOD) untuk beberapa kota yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, antara lain: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Perlu kerjasama yang erat antara pemerintah daerah se Jabodetabek agar dapat mengembangkan system transportasi yang terintegrasi untuk memberi kemudahan para pengguna transportasi mencapai tujuan perjalanan mereka.</li> <li>b. Penerapan ERP akan berdampak pada aktivitas ekonomi yang cenderung menurun dan menimbulkan gejolak sosial dan keresahan masyarakat apabila strategi transportasi massal tidak dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.</li> <li>c. Penyediaan lahan parkir di simpul-simpul transportasi (Park and Ride) seperti Stasiun dan terminal.</li> <li>d. Penyusunan standar Transit Oriented Development (TOD) untuk beberapa kota yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi</li> </ol> </li> </ol>	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Ditjen Perhubungan Darat Ditjen Perkeretaapian	PL.108/2/28-PTAM-2020	Kebijakan
29	Kajian ekonomi Transportasi terhadap Road User Charging di	Penerapan Road Usercharging dapat meningkatkan pengguna angkutan umum, untuk itu pemerintah pusat dan daerah perlu melakukan beberapa hal seperti:	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek	PL.108/2/29-PTAM-2020	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
	Wilyah Jabodetabek	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu pembangunan dan pengembangan transportasi massal yang efisien, tepat waktu, muda, terintegrasi serta keamanan dan kenyamanan dapat terjamin sehingga masyarakat mau beralih dan memanfaatkan transportasi public yang dapat mengurangi jumlah pengguna kendaraan pribadi.</li> <li>2. Kajian lebih lanjut terhadap harmonisasi UU No.22 Tahun 2009 yang mengatur Travel Demand Management dan UU No.28 tahun 2009 tentang pajak daerah dan retribusi daerah.</li> <li>3. Perlu strukturisasi regulasi yang tepat dalam pengelolaan system pemanfaatan keuangan yang dihasilkan dari pemberlakuan ERP.</li> </ol>	Ditjen Perhubungan Darat		
30	Kajian Ekonomi Transportasi terhadap Kinerja Lalu lintas di wilayah Jabodetabek	<p>Perpindahan moda transportasi/rute oleh pengguna kendaraan pribadi dengan adanya program Congestion Charging sangat berdampak pada peningkatan kinerja lalu lintas. Namun beberapa hal yang perlu diantisipasi oleh pemerintah/regulator seperti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pemerintah perlu melakukan strategi penerapan jalur penerapan jalan berbayar yang tidak membuka peluang kepada pengguna angkutan pribadi memilih mengalihkan rute dibandingkan dengan berpindah ke angkutan umum.</li> <li>2. Pemerintah daerah perlu melakukan antisipasi rute-rute alternative untuk menghindari ruas jalan yang berbayar. Sehingga tujuan penerapan ERP tidak tercapai.</li> </ol>	Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Ditjen Perhubungan Darat	PL.108/2/30-PTAM-2020	Kebijakan
<b>PUSLITBANG TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN</b>					
1	Kajian Perlintasan Sebidang dengan KA Akibat Terbangunnya Jembatan Wijaya Kusuma Ngadiluwih, Kab. Kediri	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jangka Pendek (0-3 Tahun) <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Teknologi Material Pada Perlintasan Sebidang</li> <li>b. Sosialisasi Peraturan dan Bahaya di Perlintasan Sebidang</li> <li>c. Penindakan dan Penegakan Aturan di sekitar perlintasan sebidang</li> </ol> </li> <li>2. Jangka Menengah (3-5 Tahun) <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pelebaran jalan pada titik pertemuan jalan raya dengan perlintasan sebidang</li> <li>b. Pembuatan Pos Jaga Perlintasan sebidang</li> <li>c. Pembuatan Pintu Perlintasan Otomatis</li> </ol> </li> <li>3. Jangka Panjang (5-10 Tahun) <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pembangunan Fly Over atau Under Pass</li> <li>b. Shortcut Jalur KA Kediri – Tulungagung</li> </ol> </li> </ol>	Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri	BAST No. PL.301/1/4-BLTD-2019 Tanggal 8 April 2019	Kebijakan
2	Potensi Penyelenggaraan Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) di Provinsi Sulawesi Tenggara (Studi Kasus Ruas Jalan Pelabuhan Amolengo)	Dibutuhkan campur tangan yang kuat dari pemerintah daerah Propinsi Sulawesi Tenggara ke depannya, penerapan teknologi informasi untuk pengoperasian UPPKB juga sangat diperlukan. Hal ini bertujuan untuk menghilangkan citra jembatan timbang sebagai sarang praktik pungutan liar (pungli). Teknologi yang diterapkan oleh UPPKB berfungsi untuk menyimpan data, akurasi data, kecepatan data input, payment, dan KIR. Bahkan, bila perlu dapat diintegrasikan dengan uji kir kendaraan bermotor di daerah. Aplikasi tersebut merupakan sistem mandiri yang memungkinkan pengoperasian selama 24 jam 7 hari tanpa memerlukan bantuan operator serta mudah dioperasikan oleh sopir truk. Penggunaan teknologi informatika akan mengubah citra jembatan timbang nantinya.	Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara	BAST No. LT.204/1/7-BLTD-2019 Tanggal 7 Oktober 2019	Kebijakan
3	Reaktivasi Pelayanan Angkutan Umum Perdesaan di Kabupaten Kampar	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Data jumlah kepemilikan sepeda motor dibandingkan dengan jumlah penduduk di 7 kecamatan lokasi survei adalah sebesar 0,362. Artinya setiap 100 penduduk terdapat 36 unit sepeda motor. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kepemilikan sepeda motor yang tinggi sehingga untuk menarik minat penduduk untuk menggunakan angkutan umum perdesaan diperlukan daya tarik</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kabupaten Kampar	BAST No. LT.204/1/8-BLTD-2019 Tanggal 8 Oktober 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<p>lain seperti tersedianya armada yang layak, memberikan pelayanan yang aman dan nyaman, tarif murah dan terjangkau, frekuensi tinggi dan waktu tunggu singkat.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Dengan melihat tingginya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum perdesaan, maka diharapkan pemerintah daerah dapat mengembangkan atau mengadakan kembali angkutan umum perdesaan di beberapa wilayah yang tidak terlayani angkutan umum sehingga masyarakat dapat mulai beralih menggunakan moda angkutan umum, tidak hanya mengembangkan angkutan umum perdesaan yang melalui jalur darat, namun dapat juga mengembangkan angkutan umum perdesaan yang melalui jalur sungai dimana Kabupaten Kampar dilalui oleh dua buah sungai besar dan beberapa sungai kecil, salah satunya Sungai Subayang di Kecamatan Kampar Kiri Hulu (Desa Gema). Pemerintah daerah, dibantu oleh pemerintah pusat agar dapat menyediakan sarana dan prasarana transportasi di pedesaan yang dapat mengakomodasi pergerakan/perjalanan masyarakat di wilayah seberang Sungai Subayang yang masih terabaikan. Contohnya, Pemerintah dapat menyediakan kapal berukuran besar dan kecil yang disesuaikan dengan karakteristik perairan, sehingga dapat digunakan pada saat air sungai pasang ataupun surut, atau dapat menyediakan jembatan penyeberangan sungai yang dapat dilalui khusus untuk angkutan umum kecil disesuaikan dengan kapasitas beban jembatan.</li> <li>3. Disarankan agar dilakukan kajian lanjutan tentang penyiapan infrastruktur dan sarana angkutan sungai.</li> <li>4. Pada wilayah-wilayah yang belum terjangkau oleh rute trayek angkutan umum perdesaan, maka perlu dilakukan peningkatan area pelayanan dengan menata ulang rute, yaitu dengan melakukan modifikasi terhadap rute trayek yang sudah ada secara proporsional sesuai kebutuhan pelayanan penumpang sehingga dapat meningkatkan aksesibilitas masyarakat dalam pencapaian lintasan angkutan umum perdesaan. Rute baru yang dapat disarankan antara lain rute Bangkinang – Desa Gema via Terminal Sungai Pagar (gambar 5.23) dan rute Terminal Sukaramai – Terminal Payung Sekaki via Terminal Bangkinang (gambar 5.24).</li> <li>5. Sementara itu, untuk mendukung usulan rute baru tersebut, agar dapat disediakan angkutan perintis yang sifatnya pelayanan sementara, selama belum ada pelayanan angkutan umum perdesaan di wilayah tersebut.</li> <li>6. Berdasarkan rute baru yang disarankan tersebut, yaitu Bangkinang – Desa Gema via Terminal Sungai Pagar, dimana sebaiknya trayek angkutan umum perdesaan yang disediakan melintasi antar simpul, namun karena di Desa Gema belum ada terminal yang dibangun maka disarankan agar dapat disediakan terminal tipe C untuk mendukung pergerakan angkutan umum perdesaan sesuai rute baru yang disarankan tersebut.</li> <li>7. Pembiayaan angkutan umum perdesaan dapat dilakukan melalui subsidi, salah satunya dengan sistem buy the service. Beberapa ketentuan yang harus dipenuhi dalam sistem buy the service tersebut, antara lain tidak menggunakan sistem setoran; mekanisme subsidi mudah dilakukan; operator (termasuk sopir) hanya berkonsentrasi pada pelayanan; operator akan dibayar sesuai dengan kilometer layanan; mengikuti standar pelayanan yang sudah ditetapkan, misal angkutan perdesaan hanya berhenti di tempat henti yang telah ditentukan.</li> <li>8. Untuk mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti tertentu untuk angkutan umum perdesaan dan sistem tiket/voucher untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi.</li> </ol>			
4	Evaluasi Teknis dan Legalitas Terminal Slawi, Kabupaten Tegal	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diperlukan perbaikan ruang tunggu dan fasilitas penunjang pada Terminal Slawi guna meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal	BAST No. LT.204/1/9-BLTD-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ol style="list-style-type: none"> <li>Peran Pemerintah Daerah perlu lebih ditingkatkan agar Terminal Slawi dapat berfungsi sebagaimana mestinya.</li> <li>Diperlukan penindakan hukum bagi oknum-oknum yang mengganggu pelayanan di terminal.</li> </ol>		Tanggal 8 Oktober 2019	
5	Studi Kebutuhan Fasilitas Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Kotamobagu	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlunya menyediakan fasilitas keselamatan dan angkutan jalan di lokasi survei Kota Kotamobagu mengacu pada hasil kajian yang telah disusun untuk meningkatkan keselamatan para pengguna jalan dan mengantisipasi kondisi lalu lintas di masa yang akan datang.</li> <li>Perlunya melakukan koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian setempat untuk pengawasan fasilitas keselamatan dan angkutan jalan.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu	BAST No. LT.204/1/10-BLTD-2019 Tanggal 8 Oktober 2019	Kebijakan
6	Kajian Kelayakan Angkutan Umum Perbatasan NTT (Nusa Tenggara Timur)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Untuk mengurangi hambatan transportasi darat dan udara lintas batas, perlu ditindak lanjuti dengan membuat MOU antara pemerintah Indonesia dan Pemerintah Timor Leste dalam hal ini antar Kementerian Transportasi yang mengatur Angkutan Lintas Batas Negara baik kapasitas, jadwal, maupun tarif. Dengan merekomendasikan ijin trayek oleh Ditjen Perhubungan Darat untuk Angkutan Lintas Batas Negara di PLBN Motaain : Atambua-Kefamenanu- Soe-Kupang. PLBN Motamasin : Betun-Kefamenanu-Soe-Kupang. PLBN Wini : Wini-Kefamenanu-Soe-Kupang.</li> <li>Perlu diatur terkait jadwal dan operasional perjalanan angkutan lintas batas negara dalam suatu time table seperti yang direkomendasikan di BAB sebelumnya serta segera membentuk MoU tentang Angkutan Lintas Batas Negara sehingga tidak menyulitkan proses imigrasi bagi penumpang angkutan lintas batas di PLBN.</li> <li>Agar dapat bersaing dengan angkutan sewa dan kendaraan pribadi, angkutan lintas batas negara nantinya harus bisa lebih cepat (tidak terlalu lama berhenti/ngetem) dan menentukan titik keberangkatan dan kedatangan yang strategis sehingga konektivitas dengan daerah-daerah yang terisolir dapat dijangkau seperti usulan trayek yang direkomendasikan.</li> <li>Adapun Jenis mini bus merupakan kendaraan angkutan penumpang dengan ukuran 501,5 cm x 305 cm x 169,5 cm, yang mampu untuk mengangkut penumpang sebanyak 15 hingga 22 orang penumpang termasuk pengemudi. Sedangkan untuk jenis Bus Sedang yang dirancang untuk angkutan penumpang dengan ukuran 779cm x 260 cm x 225 cm dengan kapasitas daya angkut penumpang sebanyak 27 hingga 34 penumpang termasuk pengemudi.</li> <li>Tarif yang dirasa mahal oleh sebagian besar responden perlu direspon oleh Pemerintah sebagai pembina Angkutan Lintas Batas Negara dengan cara menghitung BOK Angkutan Lintas Batas Negara sehingga bisa keluar tarif, bila memang memungkinkan subsidi bisa dilakukan dan hal ini perlu kajian lebih lanjut. Selain itu dari sisi fasilitas yang diberikan seperti rasa kenyamanan dan keamanan kurang dirasakan oleh sebagian besar penumpang dimana salah satu moda transportasi angkutan lintas batas berbentuk terbuka dan menggunakan kursi plastik, hal ini bisa membahayakan pengguna terkait dengan keamanan dan kenyamanan. Oleh karena itu perlunya peningkatan dengan meniadakan dan mengganti moda transportasi tersebut sesuai dengan SPM Angkutan Lintas Batas Negara.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi Nusa Tenggara Timur	BAST No. LT.204/1/11-BLTD-2019 Tanggal 8 Oktober 2019	Kebijakan
7	Kajian Daerah Rawan Kecelakaan di Kabupaten Mamuju	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dalam upaya mengatasi kecelakaan yang disebabkan blacksite di Kabupaten Mamuju perlu dukungan pengadaan palang kecepatan jalan (rambu). Keseluruhan jalan yang ditemukan sebagai DRK perlu dibuatkan penambahan fasilitas keselamatan jalan berupa pita pengaduh (road hump) dengan beberapa jenis model pita pengaduh, antara lain : <ol style="list-style-type: none"> <li>Milled rumble strips</li> <li>Rolled rumble strips</li> <li>Raised rumble strips</li> </ol> </li> </ol>	Dinas Perhubungan Kabupaten Mamuju	BAST No. LT.204/1/13-BLTD-2019 Tanggal 23 Oktober 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<p>2. Perlu penguatan pengawasan lalu – lintas secara kodudiensi dengan instansi terkait dalam upaya meningkatkan disiplin pengguna jalan terutama pengemudi. Tambahkan baliho atau papan data kecelakaan serta spanduk himbauan untuk lebih berhati-hati dalam berkendara yang ditempatkan di ruas jalan yang dianggap sebagai DRK</p>			
8	Kajian Simpul Transportasi Kab. Aceh Selatan	<p>Lokasi terminal Tapaktuan dan Kota Fajar tidak berada dalam jalan utama, lokasi terminal berada 100 s/d 300 meter di jalan penghubung, hal ini mengakibatkan adanya keengganan angkutan umum dan penumpang untuk turun di terminal, untuk mengatasi hal ini dapat dilakukan beberapa tindakan antara lain penegakan aturan dan ketegasan petugas agar angkutan umum dan penumpang menaikan dan menurunkan penumpang di dalam terminal, atau pemindahan terminal pada lokasi di jalur utama (jalan nasional/propinsi) agar tingkat aksesibilitas tinggi dan memudahkan pengguna jasa.</p> <p>Pada dasarnya Terminal Tapaktuan dan Kota Fajar telah memiliki fasilitas dasar terminal, luas terminal pun dapat menampung sirkulasi kendaraan umum, namun perlu mendapatkan perbaikan di beberapa fasilitas dan anggaran yang mencukupi agar terminal terawat dan berfungsi sebagaimana mestinya. Selain itu perlu ditunjuk petugas kebersihan yang secara kontinyu merawat terminal. Kehadiran penyewa lapak di dalam terminal selain untuk berniaga perlu ditertibkan. Petugas keamanan yang bertugas menjaga keamanan dalam terminal perlu diupayakan, sehingga dapat menghindari hadirnya tuna wisma di dalam terminal.</p> <p>Permasalahan yang dihadapi Terminal Tapak Tuan dan Kota Fajar adalah rendahnya demand akan angkutan umum, AKDP dan AKAP, sehingga perlu upaya-upaya pemerintah daerah mengundang investasi untuk membangun sektor unggulan sebagai daya jual Kabupaten Aceh Selatan, antara lain sektor pariwisata, industri dan lainnya. Semininim apapun demand terhadap angkutan umum, AKDP dan AKAP, fasilitas dasar sebuah kota seperti terminal dan angkutan umum tetap harus tersedia. Untuk menghidupkan terminal maka Pemerintah Kabupaten Aceh Selatan perlu berupaya untuk menghidupkan angkutan umum, AKDP dan AKAP. Angkutan umum/ pedesaan saat ini dengan tingkat okupansi 20 sd 30 % perlu mendapat treatment dari Pemkab dengan menjadikannya angkutan anak sekolah dengan subsidi biaya angkutan, sehingga angkutan umum hidup dan dapat berjalan normal.</p> <p>Perawatan terminal adalah hal yang tidak dapat dihindari, apabila tidak berharap terminal menjadi kumuh dan tidak terawat, maka fasilitas yang harus disediakan apabila terminal akan ditingkatkan menjadi tipe B antara lain, penyediaan fasilitas pengawasan keselamatan, alat komunikasi, tempat penitipan barang, fasilitas keamanan (CCTV dan alat pengendali kebakaran, zona penumpang bertiket, sistem informasi manajemen terminal untuk pemberian informasi, seperti jadwal kedatangan dan keberangkatan dan tarif dan memiliki Standar Pelayanan Minimum antara lain hasil penilaian kinerja, dan pembiayaan terminal.</p> <p>Angkutan umum/ pedesaan Kabupaten Aceh Selatan perlu menghindari trayek yang terlalu jauh, agar waktu pengguna jasa lebih efektif. Rute yang terlalu jauh dan waktu yang terlalu lama menyebabkan pengguna jasa merasakan menggunakan transportasi</p>	Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Selatan	BAST No. LT.204/1/15-BLTD-2019 Tanggal 23 Oktober 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		umum kurang efektif. Masukan preferensi pengguna angkutan umum bahwa keamanan selama perjalanan menggunakan angkutan umum dan terminal perlu diakomodir agar terjadi peningkatan animo masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.			
9	Kajian Teknis Pengembangan Rute Angkutan Perintis Jalan di Tanjung Selor Prov. Kaltim-Kaltara	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu di percepat pengoperasian ruas jalan arah Malinau menuju Krayan serta perlu adanya uji coba angkutan perintis moda jalan yang nyaman dan disertai bagasi barang yang memadai mengingat fungsi perintis yang akan dicapai yakni pemerataan hasil-hasil pertanian dari Krayan.</li> <li>2. Untuk menghitung tarif yang akan dikenakan diperlukan perhitungan biaya operasi kendaraan pada rute yang sedang dikembangkan.</li> <li>3. Untuk perencanaan pengoperasian angkutan perintis, diperlukan survey pada rute terbangun untuk menentukan fasilitas perlengkapan jalan pada ruas tersebut.</li> <li>4. Untuk melihat kebutuhan pengembangan angkutan perintis maka perlu dilakukan evaluasi terhadap operasiabnal angkutan perintis yang akan disediakan.</li> </ol>	Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XVII Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara	BAST No. LT.204/1/16-BLTD-2019 Tanggal 23 Oktober 2019	Kebijakan
10	Kajian Preferensi Angkutan Umum di Kota Pelayhari Kabupaten Tanah Laut	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengingat pertumbuhan kendaraan bermotor sangat pesat dan semakin meningkatnya tingkat kemacetan, pemerintah daerah perlu menyediakan pelayanan angkutan umum bagi masyarakat Kota Pelayhari.</li> <li>2. Berdasarkan ukuran kota dan trayek umum diketahui bahwa jenis angkutan untuk kecamatan pelayhari yaitu Bus Sedang, Bus Kecil dan MPU dengan titik layanan yang di peroleh yaitu: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Titik Pelayanan Angkutan Bus Sedang di Kecamatan Pelayhari Sarang Halang, Angsau, Pelayhari, Karang Taruna;</li> <li>b. Titik Pelayanan Angkutan Bus Kecil di Kecamatan Pelayhari Sarang Halang, Angsau, Pelayhari, Karang Taruna, Panggung;</li> <li>c. Titik Pelayanan Angkutan MPU di Kecamatan Pelayhari Sungai Riam, Sarang Halang, Atu-Atu, Angsau, Pelayhari, Karang Taruna, Panggung;</li> </ol> </li> <li>3. Pemerintah Kabupaten Tanah Laut dalam menentukan Angkutan Umum yang tepat untuk Kota Pelayhari perlu memperhatikan preferensi yang diinginkan masyarakat Kota Pelayhari, dimana diketahui kriteria pelayanan yang sangat penting bagi masyarakat yang tepat untuk Kecamatan Pelayhari, yaitu Aman (tidak ada kriminalitas, premanisme, pungutan liar, ataupun pelecehan seksual), Pemberangkatan berjadwal &amp; kecepatan perjalanan stabil, Tarif murah dan terjangkau oleh masyarakat, Kenyamanan dalam kendaraan,terminal, dan halte serta Frekuensi tinggi dan waktu tunggu singkat. 4. Preferensi terhadap kebijakan atau program angkutan sekolah memiliki keterkaitan dengan rute dan trayek pelayanan angkutan umum . Berdasarkan hal tersebut maka perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk menentukan rute dan trayek angkutan umum di kecmatan pelayhari.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Laut	BAST No. LT.204/1/17-BLTD-2019 Tanggal 23 Oktober 2019	Kebijakan
11	Kajian Kinerja Terminal Penumpang Tipe C di Kabupaten Merauke	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengoptimalkan Terminal <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Perlunya penataan terminal pintu masuk kendaraan/angkot perlu di rubah untuk memudahkan keluar masuk angkutan umum, yaitu pintu keluar sekarang digunakan untuk pintu masuk dan pintu masuk sekarang digunakan untuk pintu keluar karena terkait dengan pengaturan jalan satu arah;</li> <li>b. Perlunya penataan pintu depan (pintu utama) pasar wamanggu yang mana saat ini sebagai akses keluar masuk penumpang</li> </ol> </li> </ol>	Dinas Perhubungan Kabupaten Merauke	BAST No. LT.204/1/20-BLTD-2019 Tanggal 16 Desember 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ul style="list-style-type: none"> <li>c. Pengaturan sirkulasi kendaraan dan penataan tata letak fasilitas terminal, serta penataan parkir sepeda motor menjadi poin utama dalam mengoptimalkan kinerja dari terminal itu sendiri.</li> <li>d. Tidak perlu merubah desain terminal yang sudah ada, sehingga tidak perlu mengeluarkan biaya.</li> <li>e. Perlu penyediaan tempat parkir kendaraan sepeda motor di dalam terminal karena masih ada lahan yang kosong untuk menambah pendapatan terminal tersebut.</li> <li>2. Sumber Daya Manusia (SDM) yang harus disiapkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Merauke/instansi terkait. <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Sumber Daya Manusia (SDM) di terminal</li> <li>b. Sumber Daya Manusia (SDM) di pasar terkait penertiban pedagang</li> <li>c. Sumber Daya Manusia (SDM) pengaturan angkutan umum yang rencananya akan di lalukan satu arah</li> <li>d. Sumber Daya Manusia (SDM) gabungan antar instansi seperti Pol PP, Polri dan Dinas Perhubungan dalam rangka penertiban angkutan umum bersama.</li> </ul> </li> </ul>			
12	Kajian Kebutuhan Tenaga Penguji Sarana Perkeretaapian Pada Daerah Operasi 8 Surabaya	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Dalam pengujian sarana perkeretaapian perlu adanya aturan/kebijakan untuk merubah sistem atau tata cara pengujian sarana perkeretaapian secara umum, yaitu dengan cara log book, ramp chek, atau uji sampling, selain itu bisa melakukan pengujian terhadap standar perawatan yang dilakukan oleh pihak PT. KAI (Persero) sesuai jadwal yang telah ditentukan dan pihak Direktorat Jenderal Perkeretaapian tinggal menerbitkan Sertifikat Uji Sarana Perkeretaapian.</li> <li>2. Perlu dikaji lebih lanjut terhadap kebijakan membentuk tenaga penguji sarana perkeretaapian diluar pemerintah, melalui lembaga dan badan hukum yang telah mendapatkan akreditasi dari pemerintah yang sifatnya independen, mengingat perkembangan sarana perkeretaapian sangat pesat sekali. Pembentukan lembaga dan badan hukum tentu perlu pertimbangan berbagai hal untung dan ruginya terhadap para pemangku kepentingan di bidang pengujian sarana perkeretaapian.</li> <li>3. Perlu menyusun kebutuhan atau formasi terhadap kekurangan Sumber Daya Manusia pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang dihadapi saat sekarang, khususnya kebutuhan untuk tenaga penguji sarana perkeretaapian. Karena Pemerintah bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan perjalanan kereta api, baik kereta api penumpang maupun kereta api barang. Selain itu perlu kajian tenaga penguji tingkat Ahli dengan pertimbangan pemerintah saat sekarang akan meningkatkan peran tenaga fungsional di segala bidang keahlian dan dalam wacana pemangkasan Eselon III dan Eselon IV, sehingga jabatan fungsional Penguji Ahli dapat menampung yang mempunyai latar belakang S1, disisi lain agar analisis permasalahan di bidang pengujian lebih akurat lagi.</li> <li>4. Bilamana mengacu terhadap waktu rata-rata yang diperlukan dalam melakukan pengujian sarana perkeretaapian pada uji berkala tahunan baik uji dinamis maupun uji statis, maka perlu adanya fasilitas pengujian untuk mendukung pelaksanaan uji dinamis melalui pembangunan test track, karena pengujian dinamis kondisi kereta api bersifat bergerak. Sedangkan untuk pengujian statis perlu adanya pernyataan dari pihak operator bahwa sesuai jadwal telah dilaksanakan perawatan terhadap beberapa sarana perkeretaapian, dengan demikian pihak regulator tinggal mengecek kebenaran sesuai buku perawatan. Dari kedua hal tersebut perlu adanya payung hukum dalam pelaksanaan uji statis dan uji dinamis.</li> </ul>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
13	Analisis Strategi Ketepatan Waktu Keberangkatan Kereta Api Commuter Jabodetabek	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penataan jadwal kereta api antar kota, kereta barang, kereta bandara dan commuter line pada saat jam sibuk pagi (berangkat kerja) dan jam sibuk sore (pulang kerja) untuk meminimalisir simpangan antara kereta api commuter line dengan kereta api antar kota, barang maupun bandara.</li> <li>2. Mempercepat pembangunan jalur double track dari stasiun Manggarai sampai dengan stasiun Bekasi agar dapat meminimalisir hambatan perjalanan kereta commuter line lintas Bekasi – Jakarta Kota.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
14	Analisis Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca dari Perpindahan Penggunaan Moda (Mode Shifting) Angkutan Jalan Ke Moda Raya Terpadu (MRT)	Operasional MRT perlu ditingkatkan dengan jangkauan yang lebih luas Perlu dilakukan kajian before and after pengoperasian BRT dari aspek kondisi sosial ekonomi dan lingkungan, agar evaluasi yang dilakukan lebih mudah dan dapat apple to apple Kajian analisis dampak lalu lintas juga penting dilakukan untuk dapat mengevaluasi perubahan kinerja jalan sebelum dan sesudah adanya MRT	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
15	Pengembangan Park and Ride Untuk Meningkatkan Pelayanan Angkutan LRT Kota Palembang	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fasilitas park and ride perlu disediakan di setiap stasiun tergantung dengan demand yang tersedia saat ini dan perhitungan pada masa yang akan datang.</li> <li>2. Perlu melakukan kerjasama dengan perusahaan parkir untuk mempercepat dan mengoptimalkan pelayanan dalam jangka waktu dekat.</li> <li>3. Perlu kajian lebih lanjut terkait analisis dampak lalu lintas jika disediakan kawasan park and ride di sekitar stasiun LRT.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
16	Evaluasi KA Bandara Kualanamu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan penyebarluasan informasi tentang layanan KA Bandara melalui berbagai media</li> <li>2. Menambah jadwal sehingga memberikan banyak pilihan waktu bagi pengguna bandara agar dapat menggunakan KA Bandara secara leluasa/fleksibel</li> <li>3. Mengintegrasikan angkutan jalan (angkutan perkotaan) dengan KA Bandara. Memperluas layanan KA Bandara mendekati ke lokasi/zona potensi bangkitan.</li> <li>4. Perlu dilakukan kajian mengenai potensi demand sebelum dilakukannya perpanjangan trase untuk menentukan posisi stasiun yang tepat, dan untuk mengetahui potensi penggunaan KA Bandara dimasa yang akan datang.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
17	Evaluasi KA Bandara Padang	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan penyebarluasan informasi tentang layanan KA Bandara melalui berbagai media</li> <li>2. Menambah jadwal sehingga memberikan banyak pilihan waktu bagi pengguna bandara agar dapat menggunakan KA Bandara secara leluasa/fleksibel</li> <li>3. Mengintegrasikan angkutan jalan (angkutan perkotaan) dengan KA Bandara.</li> <li>4. Memperluas layanan KA Bandara mendekati ke lokasi/zona potensi bangkitan</li> <li>5. Perlu dilakukan kajian mengenai potensi demand sebelum dilakukannya perpanjangan trase untuk menentukan posisi stasiun yang tepat, dan untuk mengetahui potensi penggunaan KA Bandara dimasa yang akan datang.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
18	Evaluasi KA Bandara Manggarai - Soekarno Hatta	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan penyebarluasan informasi tentang layanan KA Bandara melalui berbagai media</li> <li>2. Menambah jadwal sehingga memberikan banyak pilihan waktu bagi pengguna bandara agar dapat menggunakan KA Bandara secara leluasa/fleksibel</li> <li>3. Mengintegrasikan angkutan jalan (angkutan perkotaan) dengan KA Bandara.</li> <li>4. Memperluas layanan KA Bandara mendekati ke lokasi/zona potensi bangkitan</li> <li>5. Perlu dilakukan kajian mengenai potensi demand sebelum dilakukannya perpanjangan trase untuk menentukan posisi stasiun yang tepat, dan untuk mengetahui potensi penggunaan KA Bandara dimasa yang akan datang.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
19	Evaluasi KA Bandara YIA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diperlukan sosialisasi kepada masyarakat seiring dengan pembangunan jalur KA Bandara YIA</li> </ol>	Direktorat Jenderal	BAST No.	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Pelayanan kepada masyarakat diharapkan menjadi prioritas utama guna kesinambungan operasi KA Bandara YIA ke depan</li> <li>3. Tiket elektronik perlu digunakan agar dapat mendukung program Pemerintah terkait Cashless</li> <li>4. Guna memudahkan dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat diperlukan sistem penjualan tiket secara online</li> <li>5. Diperlukan studi lebih lanjut terkait willingness to pay dan ability to pay untuk memberikan rekomendasi terkait tarif</li> </ol>	Perkeretaapian	PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	
20	Kajian Penerapan Teknologi Pintu dengan Pagar Otomatis dan Yellow Box di Perlintasan Sebidang	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Daya dukung perkerasan jalan di PS perlu ditetapkan sebagai persyaratan teknis (<math>\geq</math> daya dukung jalan rel minimal axle load 18 ton).</li> <li>2. Material perkerasan jalan di PS distandarkan beton precast dan/atau material lain yang memiliki elastisitas seperti jalan rel.</li> <li>3. Penetapan dengan jelas Indikator kinerja jalan <math>\geq 0,7</math> wajib ditingkatkan menjadi tidak sebidang.</li> <li>4. Alat pendeteksi KA sebagai bagian dari peralatan keamanan diperlintasan sebidang terintegrasi dengan system persinyalan seperti yang disebutkan pada PM. No.44 Tahun 2019 misalnya menggunakan axle counter atau track circuit.</li> <li>5. Penggunaan alat pendeteksi rintangan/obstacle dan marka yellow box di area rumaja Perlintasan Sebidang bilamana ada kendaraan yang melanggar dan terjebak diperlintasan dapat diketahui masinis dan dikenakan E-Enforcement.</li> <li>6. Penerangan jalan ditentukan sesuai SNI 7391:2008 Spesifikasi penerangan jalan di kawasan perkotaan minimal 30 meter panjang jalan sebelum dan sesudah perlintasan wajib difasilitasi penerangan jalan serta penerangan jalan pada area perlintasan sebidang.</li> <li>7. Kelengkapan Peralatan Keselamatan Perlintasan Sebidang berdasarkan kelas jalan, diusulkan terbagi atas 2 (dua) yaitu kategori A untuk kelas jalan I s/d II dan kategori B untuk kelas jalan III.</li> <li>8. Pada jalan Kategori A sangat cocok menggunakan teknologi Yellow Box Detection System dan Palang Pintu Otomatis karena tingkat keamanan dan keandalannya tinggi</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
21	Kajian Kebijakan Manajemen Petugas Penjaga Pintu Perlintasan Sebidang	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan revisi terhadap Permenhub. No. 78 Tahun 2014 tentang standar biaya dilingkungan Kementerian Perhubungan dengan memasukkan komponen standar biaya petugas penjaga pintu perlintasan sebidang KA.</li> <li>2. Menyusun roadmap peningkatan keselamatan di PS dengan beberapa prioritas program antara lain: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Jangka Pendek Penataan Manajemen SDM petugas penjaga pintu perlintasan selama masa transisi termasuk menyusun standar penetapan Kajian Kebijakan Manajemen Petugas Penjaga Pintu Perlintasan Sebidang Laporan Akhir V-2 standar gaji, jumlah personil penjaga perlintasan serta standar pengaturan jam kerja dalam bentuk Perdirjen Perkeretaapian.</li> <li>b. Jangka Menengah Melakukan reformasi organisasi SKPD bidang transportasi tingkat provinsi/kabupaten/kota dengan mewajibkan adanya unit kerja dengan tupoksi bidang perkeretaapian yang tertuang juga didalam Rencana Induk Perkeretaapian (RIP) provinsi/kabupaten/kota.</li> <li>c. Jangka Panjang Fungsi pengawasan dan pengamanan pada lokasi perlintasan sebidang sepenuhnya dilakukan melalui peralatan keselamatan terbaru (Uptodate) tanpa menggunakan tenaga penjaga penjaga perlintasan.</li> </ol> </li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
22	Perlntasan Sebidang Resmi dan Tidak Resmi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penegakan hukum terhadap perlntasan sebidang yang tidak sesuai dengan ketentuan termasuk menutup perlntasan sebidang tidak resmi (liar)</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
	Ditinjau dari Regulasi Perkeretaapian	<ol style="list-style-type: none"> <li>Menambah ketentuan dengan satuan VC ratio pada perlintasan sebidang adalah maksimal 0,7</li> <li>Diperlukan evaluasi struktur organisasi di Pemerintah Daerah, khususnya Dinas Perhubungan agar bidang perkeretaapian dapat lebih diperhatikan</li> <li>Diperlukan Juknis (Perdirjen KA) sebagai turunan PM 94 Tahun 2018 terkait isi SOP perizinan, evaluasi dan penutupan perlintasan sebidang</li> <li>Diperlukan strategi untuk meningkatkan disiplin pengendara terkait berlalu lintas di perlintasan sebidang</li> <li>Perlu untuk memasukkan penyelenggaraan perlintasan sebidang, menjadi satu kesatuan dan penganggaran tidak terpisah guna meningkatkan keselamatan di perlintasan sebidang yang belum dapat ditingkatkan menjadi sebidang (skema pembiayaan alternatif DAK)</li> <li>Diperlukan kajian teknis dan ekonomis terkait perkerasan di perlintasan sebidang yang saat ini digunakan dengan usulan perkerasan di perlintasan sebidang dengan menggunakan slab track serta teknologi baru yang menggunakan karet sebagai perkerasan jalan</li> </ol>		2019 Tanggal 18 Desember 2019	
23	Kajian Formulasi Track Access Charge (TAC) Atas Penggunaan Prasarana Perkeretaapian	<ol style="list-style-type: none"> <li>Rumus TAC eksisting tidak bisa mengukur satuan biaya yang objektif sehingga perlu dibuat rumus sesuai simulasi perhitungan Potensi per Daop di Jawa Timur dengan menggunakan rumus (TACKA = GTKA xKMKA x Satuan Biaya Penggunaan Prasarana x FP).</li> <li>Dari rasio perbandingan pendapatan TAC eksisting dengan potensi per Daop sangat signifikan meningkatkan PNBPN Perkeretaapian karena menggunakan satuan biaya yang objektif. Rumus ini bisa dimasukkan kedalam revisi PP No 15 tentang PNBPN Perhubungan.</li> <li>Perlu Suatu Teknologi guna mendapatkan variabel berat KA yang melintas dalam suatu lintas sehingga didapatkan nominal TAC yang objektif dan real time. Adapun skema penempatan alat penghitung beban dan frekuensi KA sesuai skema di BAB IV.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/11-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
24	Kajian Penataan Parkir Angkutan Barang di Kabupaten Jepara	<ol style="list-style-type: none"> <li>Diperlukan penataan parkir on street dan off street pada lokasi survei guna mengoptimalkan kapasitas jalan yang tersedia.</li> <li>Guna meminimalisir kebocoran pendapatan parkir, diperlukan sistem parkir secara elektronik di Kabupaten Jepara.</li> <li>Diperlukan kerjasama dengan perusahaan parkir guna mempercepat dan mengoptimalkan penataan parkir off street.</li> <li>Diperlukan kajian lebih lanjut terkait gedung parkir untuk memfasilitasi kapasitas parkir yang lebih besar pada masa yang akan datang.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kabupaten Jepara	BAST No. LT.204/2/2-BLTD-209 19 Desember 2019	Kebijakan
25	Kajian Efektivitas Pelican Crossing di Jakarta	<ol style="list-style-type: none"> <li>Apabila efektivitas Pelican Crossing dinilai dari sudah tidak adanya Penyeberang Jalan maupun Pengemudi Kendaraan yang melanggar, maka ketiga Pelican Crossing yang disurvei belum efektif: Pelican Crossing Jln. MH. Thamrin dinilai paling efektif dibandingkan Pelican Crossing Jln. Prof DR. Satrio dan Pelican Crossing Jln. Dewi Sartika, karena sudah tidak ada Pedestrian yang penyeberang bukan pada saat green time, selain itu paling sedikit kendaraan melanggar;</li> <li>Pelanggaran oleh Pedestrian, menyeberang bukan saat green time (di Jln. Dewi Sartika dan Jln. Prof. DR. Satrio) terjadi saat kondisi Jalan sedang macet, sehingga kondisi ini menyebabkan pelican crossing kurang efektif;</li> <li>Berdasarkan jenis kendaraan, lebih dari 75% Sepeda Motor melakukan pelanggaran pada ketiga Pelican Crossing yang disurvei. Pelanggaran oleh Pengemudi Kendaraan terjadi pada saat awal maupun akhir green time, dimana pada akhir green time memiliki proporsi yang lebih besar;</li> <li>Baik Pedestrian yang terlambat menyeberang maupun yang menyeberang sebelum green time mempengaruhi efektivitas Pelican Crossing;</li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ul style="list-style-type: none"> <li>5. Keberadaan petugas cukup berkontribusi terhadap efektivitas Pelican Crossing;</li> <li>6. Berdasarkan pengamatan green time terpakai, jika semua Pedestrian menyeberang sesuai ketentuan, maka green time eksisting dirasa cukup;</li> <li>7. Pada Pelican Crossing Depan SDN 05, rata-rata Pedestrian penyeberang sedikit dan sisa green time masih cukup banyak rata-rata 13,83 detik, hal ini dikarenakan pelaksanaan survei siang hari, diperkirakan bukan waktu peak bagi Pedestrian menyeberrang pada Pelican Crossing Jln. Dewi Sartika.</li> </ul>			
26	Penentuan Pick Up Point Ojek Online di Stasiun	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu koordinasi lebih kontinyu dari stake holder yang terkait untuk mencari solusi mengenai pembangunan pick up point angkutan ojol di stasiun di wilayah Jabodetabek.</li> <li>2. Perusahaan penyedia jasa angkutan online perlu melakukan pembatasan jumlah mitra kerja yang beroperasi distasiun, agar tidak melebihi kapasitas yang diperlukan dalam melayani penumpang ojek online, dimana jika terjadi kelebihan kapasitas hanya akan menunggu dan membuat kemacetan disekitar stasiun.</li> <li>3. Perusahaan penyedia jasa angkutan online perlu mengarahkan pemesanan ojol di area stasiun, agar tidak membuat pengemudi ojol terlalu lama menunggu penumpang sehingga hanya parkir dan menimbulkan kemacetan lalu lintas.</li> </ul>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
27	Kajian Standar Keselamatan Ojek Online	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Berdasarkan hasil survey maka aturan keselamatan yang dapat diterapkan untuk ojek online meliputi: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Standarisasi sepeda motor yang digunakan untuk ojek online seperti spion, lampu utama (lampu jauh dan lampu dekat), lampu penanda belok kiri dan belok kanan, klakson, tuas akselerasi, tuas rem dan rem parkir, pengendali rem, tuas kopling pada sistem manual dan keamanan ganda pada sistem otomatis.</li> <li>b. Wajib memiliki Surat Ijin Mengemudi</li> <li>c. Menggunakan jaket reflector</li> <li>d. Menggunakan sarung tangan</li> <li>e. Menggunakan helm SNI untuk pengemudi maupun penumpang</li> <li>f. Menggunakan sepatu untuk pengemudi dan penumpang</li> <li>g. Pemantauan kecepatan oleh penyedia jasa aplikator</li> <li>h. Apabila menggunakan GPS disarankan agar menghentikan kendaraan</li> </ul> </li> <li>2. Untuk aspek keamanan pengguna kesesuaian identitas pengemudi yang sesuai dengan keterangan yang terdapat di aplikator.</li> <li>3. Untuk aspek kenyamanan pengguna, diharapkan pengemudi menyediakan jas hujan yang digunakan sewaktu-waktu apabila hujan.</li> <li>4. Aspek estetika dan kenyamanan berlalulintas, sebaiknya terdapat pengaturan jarak pemesanan layanan ojek online sehingga tidak terjadi gangguan terhadap lalu lintas sekitar maupun waktu tunggu pengemudi.</li> </ul>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
28	Pengaruh Mengemudi Malam dan Kondisi Jalan yang Monoton Terhadap Tingkat Kelelahan Pengemudi dan Implikasinya Pada Kecelakaan (Studi Kasus Pada Pengemudi AKAP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan, maka waktu kerja (durasi mengemudi) para pengemudi khususnya pengemudi bus AKAP harus dibatasi, salah satunya dengan menyediakan dua orang driver / pengemudi untuk satu armada AKAP yang beroperasi.</li> <li>2. Pembangunan rest area di jalan tol diperlukan sebagai tempat istirahat pengemudi yang telah bekerja lebih dari 4 jam, sehingga dengan istirahat yang cukup maka kelelahan pada pengemudi dapat dihindari dan berdampak pada penurunan resiko terjadinya kecelakaan.</li> </ul>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
29	Analisis Pengaruh Keandalan Ban Terhadap Performansi Sarana Angkutan Barang	Beban muatan kendaraan barang harus sesuai ketentuan yang berlaku, penggunaan jenis ban radial atau bias tidak memiliki pengaruh terhadap beban. Serta penggunaan tekanan angin ban hingga 170 PSI justru akan memperbesar dampak kerusakan jalan karena bidang kontak sempit yang sebaran bebannya lebih berat diterima jalan begitu juga terhadap kendaraan daya pengereman akan lebih berat karena momen guling ban lebih tinggi. Oleh karena itu ketentuan tekanan angin harus sesuai ketentuan $70 < \text{PSI} < 110$ dan penyesuaian kemampuan mesin dan pendukung lainnya karena JBI juga meningkat	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
30	Kajian Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Brebes – Semarang Terhadap Ekonomi Masyarakat Terdampak	<ol style="list-style-type: none"> <li>Rest area yang ada di sepanjang jalan tol Brebes-Semarang sebaiknya dibangun dengan konsep Pusat Pelayanan Terpadu (one stop service). Konsep One stop service terdiri dari pom bensin, restoran modern, kuliner tradisional, pusat oleh-oleh berbasis UMKM, dan berbagai produk yang melibatkan pedagang/usahawan aneka produksi usaha menengah ke bawah dari lokasi terdampak jalan tol. Hal ini akan lebih mudah dilakukan karena pengguna jalan tol (kendaraan pribadi maupun bus) yaitu segmen menengah ke atas. Mereka mungkin akan beristirahat di setiap rest area. Daya tarik rest area dapat juga dikembangkan dengan adanya lahan parkir yang cukup, toilet yang bersih, dan taman bermain.</li> <li>Penambahan lokasi exit tol di jalur pantura. Lokasi exit tol bisa ditempatkan pada akses yang dekat dengan pusat kota/kabupaten dan lokasi wisata. Sehingga para pedagang atau usahawan UMKM yang tidak mau/keberatan di relokasi ke rest area tol dapat memilih ditempatkan di spot/titik baru yang dekat dengan lokasi wisata/pusat keramaian lainnya.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
31	Dampak Penerapan/Pembangunan RASS dan ZoSS Terhadap Penurunan Angka Kecelakaan di Sekolah	<ol style="list-style-type: none"> <li>Diperlukan petugas untuk menjamin keselamatan pelajar yang menyeberang di jalan sekitar zona selamat sekolah.</li> <li>Sosialisasi tata cara berlalu lintas di zona selamat sekolah kepada masyarakat perlu lebih ditingkatkan guna memberikan kesadaran kepada pengguna jalan untuk berkendara dengan lebih berkeselamatan.</li> <li>Penempatan rambu-rambu lalu lintas diharapkan lebih disesuaikan dengan lingkungan sekitar agar terlihat oleh pengendara di jalan raya ketika melintas.</li> <li>Diperlukan penambahan kurikulum lalu lintas di dalam pendidikan usia dasar agar generasi penerus dapat berlalu lintas dengan aman dan selamat.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kabupaten Pekalongan	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
32	Persepsi Masyarakat Terhadap Rencana Pemberlakuan Tarif Ojek Online	<ol style="list-style-type: none"> <li>Kenaikan tarif harus ada dasar yang jelas dan skala waktunya (1 tahunan/ 2 tahunan/ dst)</li> <li>Tarif ojek online diharapkan sama rata, sehingga zona Jabodetabek dan luar Jabodetabek merasakan tarif yang sama.</li> <li>Pihak operator diharapkan memperbaiki pelayanan sebelum menaikkan tarif.</li> <li>Pihak operator harus ikut bertanggungjawab terhadap keluhan pengemudi karena terkait tarif merupakan hubungan industrial antara pengemudi dan aplikator (promo, potongan, dll) dan bukan merupakan kewenangan mutlak dari pemerintah.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
33	Pengembangan Angkutan Perintis Jalan di Prov. Bengkulu	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dalam mengembangkan trayek angkutan perintis sebaiknya memperhatikan kondisi aksesibilitas dan konektivitas wilayah yang akan dilayani, khususnya terkait kondisi wilayah (terisolir atau belum berkembang). Apabila trayek angkutan perintis tersebut akan melayani wilayah yang terisolir atau belum berkembang maka trayek tersebut memiliki bobot prioritas paling besar untuk dikembangkan.</li> <li>Sebelum trayek angkutan perintis direalisasikan sebaiknya dilakukan sosialisasi kepada masyarakat dan pengelola travel yang melayani rute yang sama.</li> <li>Titik pemberangkatan dan kedatangan sebaiknya menggunakan terminal yang telah ada.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi Bengkulu	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
34	Kajian Evaluasi Penerapan Rambu Berdasarkan Geometrik dan Karakteristik Jalan Ditinjau dari Keselamatan Berjalan Lintas	Perlu dilakukan audit/investigasi atau evaluasi penempatan rambu dan marka. Perlu dilakukan kajian lebih mendalam mengenai potensi kecelakaan akibat kelalaian pengendara yang dapat dipicu oleh faktor kelengkapan jalan.	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
35	Kajian Analisis Potensi Penerapan Badan Layanan Umum (Studi Kasus Terminal Tipe A Tirtonadi)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diperlukan revisi terhadap Peraturan Pemerintah nomor PP 15 tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan, terutama terkait penambahan jenis PNPB yang berasal dari jasa transportasi darat khususnya penggunaan jasa transportasi di terminal penumpang tipe A. Hal ini dapat berfungsi sebagai payung hukum bagi pengelola terminal dalam memberlakukan PNPB atas layanan jasa transportasi di terminal.</li> <li>2. Diperlukan pembaharuan perijinan sewa atas kios yang berakhir pada bulan April 2019 dan optimalisasi penerimaan PNPB melalui penyewaan space di Terminal Tirtonadi untuk pemasangan iklan.</li> <li>3. Rekrutmen tenaga ahli akuntansi dan/atau melalui mutasi untuk memenuhi tenaga akuntansi keuangan di terminal tipe A dalam rangka menyusun laporan keuangan yang diperlukan oleh lembaga BLU, sebagaimana diketahui bahwa sebagai entitas pelaporan BLU berkewajiban untuk menyusun 7 komponen laporan keuangan yaitu LRA, LP-SAL, LO, LPE, Neraca, LAK, dan CaLK.</li> <li>4. Sosialisasi dari pihak terkait baik itu Kementerian Keuangan maupun Kementerian Perhubungan mengenai struktur anggaran yang efisien, terutama struktur anggaran pengelolaan terminal.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kota Surakarta	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
36	Kajian Efektifitas Program Keselamatan Lalu Lintas Untuk Anak-Anak	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Orang tua selalu membimbing anaknya tentang pentingnya keselamatan lalu lintas. Mendampingi anaknya jika menyeberang jalan (khusus anak TK dan SD)</li> <li>2. Di sekolah, Ada mata pelajaran khusus tentang Keselamatan Berjalan Lintas</li> <li>3. DISHUB/Polisi Peningkatan jumlah dan frekuensi Sosialisasi keselamatan lalu lintas</li> <li>4. Penindakan segera tegas terhadap pelanggaran lalu lintas</li> <li>4. Pelajar wajib memiliki SIM jika menggunakan sepeda motor sendiri</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
37	Kajian Angkutan Wisata di Wilayah Bromo, Tengger Dan Semeru	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diperlukan angkutan wisata dengan pemberangkatan dari simpul-simpul terdekat guna memberikan akses yang lebih mudah untuk menuju ke kawasan wisata Bromo, Tengger, dan Semeru.</li> <li>2. Angkutan wisata dapat menyesuaikan operasi pada hari libur dengan tambahan armada/ frekuensi guna memfasilitas penambahan jumlah penumpang pada hari libur.</li> <li>3. Angkutan wisata harus dalam kondisi yang baik dan nyaman guna memberikan kesan positif kepada penumpang yang menggunakan.</li> <li>4. Diperlukan kajian lebih lanjut terkait biaya operasi kendaraan dan tarif angkutan wisata.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
38	Dampak Sosial Ekonomi dan Lingkungan Pengoperasian Transjakarta Setelah 15 Tahun (Isu-1)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transjakarta perlu mempertahankan kualitas pelayanan kepada masyarakat agar jumlah penumpang semakin meningkat.</li> <li>2. Perlu mempertahankan penggunaan gas sebagai bahan bakar guna mendukung program Pemerintah terkait pengurangan polusi udara di Jakarta.</li> <li>3. Diperlukan penambahan stasiun pengisian bahan bakar gas di Jakarta guna memperbanyak titik pengisian bahan bakar gas.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
39	Kajian Dampak Ekonomi Operasional Transjakarta	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transjakarta perlu mempertahankan kualitas pelayanan kepada masyarakat agar jumlah penumpang semakin meningkat.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlu adanya integrasi angkutan feeder dengan TransJakarta guna meningkatkan pelayanan TransJakarta secara operasional.</li> <li>Diperlukan gerai-gerai untuk jual beli di halte TransJakarta yang memiliki luasan tertentu guna meningkatkan pendapatan transJakarta</li> </ol>		Tanggal 18 Desember 2019	
40	Identifikasi Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Tol Cipali	<ol style="list-style-type: none"> <li>Diperlukan penempatan WIM guna mengetahui beban kendaraan angkutan barang berlebih yang sering mnejadi penyebab kejadian kecelakaan.</li> <li>Jalur darurat perlu ditempatkan pada beberapa titik Tol Cipali arah Jakarta maupun Cirebon guna meningkatkan keselamatan lalu lintas.</li> <li>Perlu adanya kajian lebih lanjut terkait jarak minimum rest area baik pada saat normal atau sibuk seperti periode libur panjang.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
41	Analisis Dampak Sosial Ekonomi Penerapan RASS Kota Salatiga	<ol style="list-style-type: none"> <li>Diperlukan petugas untuk menjamin keselamatan pelajar yang menyeberang di jalan sekitar zona selamat sekkolah.</li> <li>Sosialisasi tata cara berlalu lintas di zona selamat sekolah kepada masyarakat perlu lebih ditingkatkan guna memberikan kesadaran kepada pengguna jalan untuk berkendara dengan lebih berkeselamatan.</li> <li>Penempatan rambu-rambu lalu lintas diharapkan lebih disesuaikan dengan lingkungan sekitar agar terlihat oleh pengemudi di jalan raya ketika melintas.</li> <li>Diperlukan penambahan kurikulum lalu lintas di dalam pendidikan usia dasar agar generasi penerus dapat berlalu lintas dengan aman dan selamat.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kota Salatiga	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
42	Studi Daerah Kecelakaan (DRK) di Lintas Selatan Pulau Jawa	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlunya sosialisasi keselamatan berlalu lintas terutama kendaraan roda 2, untuk para pekerja dan pelajar serta mahasiswa.</li> <li>Perlu pemisahan lajur cepat dan lajur lambat jika memungkinkan lebar jalan yang ada.</li> <li>Perlunya penanganan daerah rawan kecelakaan di lokasi penelitian dengan perbaikan rambu, marka dan penerangan jalan, (beberapa daerah terdapat penerangan jalan akan tetapi lampu tidak menyala).</li> <li>Adapun perbaikan untuk masing-masing daerah adalah : <ol style="list-style-type: none"> <li>Kab Garut perlu perbaikan marka dan penerangan jalan.</li> <li>Kab Kulon Progo perlu perbaikan rambu dan penerangan jalan.</li> <li>Kab.Banyuwangi perlu perbaikan rambu dan penerangan jalan.</li> </ol> </li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan
43	Studi Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan B3	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dalam upaya peningkatan kompetensi SDM pengemudi perlu ada penyempurnaan kurikulum (materi) diklat dengan memasukan SMK sebagai salah satu mata pelajaran.</li> <li>Perlu adanya standar teknis kendaraan pengangkut B3 beserta tangki yang digunakan, terutama aspek teknis rancang bangun kendaraan.</li> <li>Perlu dilakukan uji tangki pengangkut B3 untuk menjamin keselamatan di jalan dan lingkungan.</li> <li>Perlu penertiban kepemilikan izin angkutan B3 bagi kendaraan pengangkut B3 yang belum memiliki izin, agar mereka melaksanakan SMK di lingkungan perusahaannya.</li> <li>Perlu ada pengawasan terkait dengan tata cara pemasangan plakat pada kendaraan pengangkut B3 baik pengawasan dari internal perusahaan maupun eksternal yaitu pengawasan dari pemerintah.</li> <li>Perlu peningkatan kualitas hasil uji berkala sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan / atau pengujian dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang berlaku.</li> <li>Perlu percepatan dan perluasan sosialisasi dan bimbingan teknis penyusunan program penerapan SMK dan rencana aksi bagi perusahaan angkutan B3.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ol style="list-style-type: none"> <li>8. Perlu bantuan tenaga pengajar pada pelaksanaan diklat pengemudi B3 karena diklat yang diselenggarakan selama ini pengajarnya hanya dari pengemudi senior.</li> <li>9. Perlu meningkatkan koordinasi dan kerjasama bagi perusahaan angkutan B3 dengan instansi terkait dalam rangka penanganan tanggap darurat.</li> <li>10. Perlu penerapan sistem Ramp Check sebelum angkutan B3 berangkat termasuk pengemudinya yang merupakan salah satu kegiatan pelaksanaan manajemen resiko.</li> <li>11. Perlu ada kebijakan yang mewajibkan pada saat rekrutmen SDM pengemudi perlu dilakukan tes psikologi.</li> <li>12. Perlu ada kebijakan yang mewajibkan pengelola jalan tol untuk mengoptimalkan rest area dengan menyediakan rest area khusus untuk angkutan B3 perlu mengutip Permen PUPR No. 10.</li> <li>13. Perlu ada SOP pemuatan barang pada perusahaan angkutan B3 bagi perusahaan yang belum memiliki SOP baik SOP sebelum barang dimuat, SOP saat memuat barang, SOP saat barang dibongkar dan begitu juga SOP tanggap darurat.</li> <li>14. Perlu upaya percepatan untuk melakukan sertifikasi SDM pengemudi sesuai dengan kewenangan untuk kelancaran dalam pengangkutan B3 dan keselamatan di jalan.</li> <li>15. Program pemeliharaan kendaraan perlu dilengkapi log book untuk mendapat data riwayat perbaikan kendaraan.</li> </ol>			
44	Studi Penyusunan Road Map Pengembangan Teknologi Perkeretaapian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan sinergitas roadmap lintas K/L.</li> <li>2. Diperlukan pemetaan kompetensi SDM sarana dan prasarana perkeretaapian dan penyusunan standar kompetensi SDM sarana dan prasarana terutama terkait dengan perkembangan teknologi perkeretaapian yang baru.</li> <li>3. Peningkatan kapasitas dan kompetensi SDM untuk regulator dan operator (sarana, prasarana, dan keselamatan)</li> <li>4. Memperkuat regulasi/ kebijakan di bidang import barang / teknologi perkeretaapian yang mengharuskan adanya transfer teknologi dari negara asal dan pembuatan manual instruction (MI) dengan 2 bahasa.</li> <li>5. Mengawal dan Mewujudkan 3 (tiga) kegiatan prioritas Nasional di bidang transportasi yaitu Keselamatan dan Keamanan Transportasi, Konektivitas (darat, laut, udara, KA), dan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan</li> <li>6. Meningkatkan kerjasama-kerjasama di bidang penelitian teknologi perkeretaapian dengan negara-negara maju.</li> <li>7. Menjadikan pendekatan safe system sebagai dasar pedoman dalam segala aspek perencanaan melalui koordinasi 5 pilar keselamatan.</li> <li>8. Penguatan koordinasi dan evaluasi antar stake holder (Pemerintah, Pemda, Masyarakat, Swasta, Operator, TNI/POLRI)</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	BAST No. PL.301/1/12-BLTD-2019 Tanggal 18 Desember 2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
<b>PUSLITBANG TRANSPORTASI LAUT, SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN</b>					
1	Studi Optimalisasi Peran Perla Sebagai Feeder Angkutan Laut Untuk Muatan General Cargo	Rekomendasi Optimalisasi Peran Perla Sebagai Feeder Angkutan Laut ditinjau dari beberapa aspek	DPP Pelra & Dit. Lala Ditjenhubla	KU.003/5/1-BLTL-2019	Kebijakan
2	Studi Pengukuran Daya Beli Jasa Transportasi Laut Pada Wilayah Tertinggal Di Indonesia	Indeks Daya beli jasa transportasi laut pada daerah tertinggal	Dit. Lala Ditjenhubla dan Dit. ASDP Ditjenhubdat	KU.003/5/2-BLTL-2019	Kebijakan
3	Studi Potensi Jasa Transportasi Laut Pada Alki Dalam Mendukung Indonesia Sebagai Poros Maritim	Rekomendasi upaya peningkatan pelayanan transportasi untuk menciptakan potensi jasa transportasi laut pada ALKI	Sesditjen Perhubungan Laut	UM.007/3/8-BLTL-2019	Kebijakan
4	Studi Penataan Pelabuhan Laut Yang Terbuka Untuk Perdagangan Luar Negeri Dalam Rangka Mendukung Pelabuhan Hub Internasional	Rekomendasi penataan pelabuhan terbuka bagi perdagangan luar berdasarkan komoditas	Dit. Kepelabuhanan Dirjenhubla	KU.003/5/4-BLTL-2019	Kebijakan
5	Studi Pengukuran Emisi Gas Buang Dari Operasional Kapal Laut Niaga Domestik	Rekomendasi pengurangan emisi gas buang jangka pendek dan panjang	Dirjenhubla	UM.007/3/7-BLTL-2019	Kebijakan
6	Studi Pemetaan/Sebaran Pelabuhan Sungai Dan Danau Di Indonesia	aplikasi Web GIS Pelabuhan Sungai dan Danau di Indonesia	Dit. TSDP dan Pusdatin	KU.003/5/6-BLTL-2019	Aplikasi
7	Studi Pemilihan Transportasi Air Untuk Menunjang Pariwisata	Rekomendasi transportasi laut untuk menunjang pariwisata sesuai dengan karakteristik daerah wisata	Ditjenhubdat dan Kementerian Pariwisata	KU.003/5/7-BLTL-2019	Kebijakan
8	Studi Peningkatan Sistem Manajemen Transportasi Laut Dalam Rangka Antisipasi Kesiapan Indonesia Menghadapi Mandatory Imo Member State Audit Scheme (IMSAS)	Rancangan Sistem Manajemen Transportasi Laut (RSMTL) yang terpadu sesuai dengan IMO Konvensi (III-Code).	Dirjenhubla	UM.007/3/10-BLTL-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
9	Studi Pemilihan Pelabuhan Untuk Konsolidasi Muatan Balik Tol Laut Di Kep. Maluku	Rekomendasi pelabuhan konsolidasi muatan tol laut di Pelabuhan Tual, Namlea, Saumlaki, Dobo, Tiakor, Wahai dan Bula	Dit.Lala Ditjenhubla	KU.003/5/9-BLTL-2019	Kebijakan
10	Penelitian Basic Design Dan Key Plan Motorized Barge Untuk Mengurangi Beban Lalu Lintas Angkutan Jalan Jakarta-Surabaya	Rekomendasi Design Dan Key Plan Motorized Container Barge	Ditkapel Ditjenhubla/Bagren Ditjenhubla	KU.003/5/10-BLTL-2019	Desain
11	Penelitian Pengembangan Design Breakwater Disesuaikan Dengan Wilayah Perairan	Rekomendasi design floating breakwater yang sesuai dengan kondisi perairan	Bagian Perencanaan Sestidjen Perhubungan Laut	UM.007/3/11-BLTL-2019	Desain
12	Evaluasi Pelaksanaan KP 775 Tahun 2018 di Pelabuhan Sekupang dan Batu Ampar	Rekomendasi agar usulan gubernur terkait revisi KP 775 Tahun 2018 agar ditinjau ulang kembali	Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau	KU.003/5/3-BLTL-2019	Kebijakan
13	Kesiapan Indonesia Dalam Penerapan Global Sulfur Cap sebesar 0,5%	Rekomendasi berupa konsep rekomendasi penerapan Konvensi Marpol Annex VI Regulation 14	Ditkapel Ditjenhubla	UM.007/3/12-BLTL-2019	Kebijakan
14	Kesiapan Pengoperasian Kapal 5000 DWT di Penyeberangan Merak-Bakauheni Dalam Rangka Penerapan PM 88 Tahun 2014/Penerapan PM 88 Tahun 2014	Rekomendasi berupa konsep kebijakan upaya pelaksanaan secara konsekuen pengoperasian kapal 5000 GT di penyeberangan Merak – Bakauheni dalam rangka penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2014.	BPTD Banten dan Ditjenhubdat	KU.003/5/14-BLTL-2019	Kebijakan
15	Dukungan Infrastruktur Transportasi Penyeberangan di Bangka Selatan	Rekomendasi lokasi dan kapasitas kapal yang paling tepat untuk menghubungkan Toboali Bangka Selatan dengan Sungai Lumpur, Selapan (OKI)	Dishub Kabupaten Bangka Selatan & Dit. Kepelabuhanan/Bagren Ditjenhubla	KU.003/5/5-BLTL-2019	Kebijakan
16	Pengembangan dan Peningkatan Status Pelabuhan Wini Kabupaten Timur Tengah Utara NTT	Rekomendasi kebijakan tentang pengembangan dan peningkatan status pelabuhan wini	Ditjen Perhubungan Laut	UM.007/3/14-BLTL-2019	Kebijakan
17	Kriteria Infrastruktur Pelabuhan Sorong untuk mendukung Poros Maritim	Rekomendasi terkait kebijakan pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Sorong dalam perannya Indonesia sebagai poros maritim dunia.	UPP Pelabuhan Sorong, Pelindo, Ditjenhubla	UM.007/3/15-BLTL-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
18	Biaya Transportasi Petikemas Melalui Pelabuhan (Studi Kasus : Pelabuhan Tg. Priok - Tg. Perak (PP))	Rekomendasi biaya pengangkutan petikemas dari Pelabuhan Tg. Priok - Pelabuhan Tg. Perak (dan sebaliknya)	Ditkapel Ditjenhubla/Bagren Ditjenhubla	UM.007/3/16- BLTL-2019	Kebijakan
19	Biaya Transportasi Barang Petikemas Dari dan Ke Hinterland Pada Pelabuhan Tg. Priok dan Tg. Perak Priok dan Tg. Perak	Rekomendasi biaya pengangkutan petikemas dari pelabuhan menuju daerah hinterland di Jakarta dan Surabaya	Ditkapel Ditjenhubla/Bagren Ditjenhubla	UM.007/3/17- BLTL-2019	Kebijakan
20	Kajian Finansial Pembangunan dan Pengoperasional Landing Craft Cargo (LCC)	Rekomendasi Rincian Anggaran Biaya Pembangunan dan Pengoperasional Kapal Landing Craft Cargo (LCC)	Dishub Kabupaten Natuna, KAUPP Tarempa	UM.007/3/19- BLTL-2019	Kebijakan
21	Bentuk Kerjasama Pengelolaan dan Pengusahaan Angkutan di Perairan Kepulauan Seribu	Rekomendasi yakni Pemprov DKI Jakarta dapat bekerjasama dengan pihak ketiga terkait pengelolaan dan perusahaan angkutan perairan dengan kontrak jasa pelayanan	Dishub Provinsi DKI Jakarta	KU.003/5/24-BLTL- 2019	Kebijakan
22	Pembentukan Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta	Rekomendasi kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menerapkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2019 tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah	Dishub Provinsi DKI Jakarta	KU.003/5/25-BLTL- 2019	Kebijakan
23	Kebutuhan Sarana Kapal Penumpang dan Muatan Barang di Kepulauan Seribu	Rekomendasi terkait kebutuhan sarana kapal penumpang dan barang di Kepulauan Seribu.	Dishub Provinsi DKI Jakarta	KU.003/6/1-BLTL- 2019	Kebijakan
24	Penghitungan Biaya Pembuatan Kapal Feeder Tol Laut LCC 500 DWT Dalam Rangka Mendukung Optimalisasi Pelayanan Logistik Barang dan Konektivitas di Wilayah Indonesia Timur	Rekomendasi Rincian Anggaran Biaya Pembangunan dan Pengoperasional Kapal Landing Craft Cargo (LCC) di kawasan Indonesia Bagian Timur	Ditkapel Ditjenhubla/Bagren Ditjenhubla	UM.007/3/21- BLTL-2019	Kebijakan
25	Penghitungan Biaya Pembuatan Kapal MCB Untuk Mengurangi Beban Lalu Lintas Angkutan Jalan Jakarta - Surabaya	Rekomendasi Rincian Anggaran Biaya Pembangunan dan Pengoperasional Kapal MCB Rute Jakarta - Surabaya	Ditkapel Ditjenhubla/Bagren Ditjenhubla	UM.007/4/5-BLTL- 2020	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
26	Kajian optimalisasi pelabuhan Tengkyau I Tarakan	Rekomendasi kebijakan untuk pengembangan pelabuhan Tengkyau I yang meliputi optimalisasi fasilitas dan operasional untuk mendukung kelancaran distribusi barang dan mobilitas penumpang.		UM.007/3/23-BLTL-2020	Kebijakan
27	Kajian Identifikasi Permasalahan Demand Penumpang Speedboat di Nunukan, Kalimantan Utara	Rekomendasi perbaikan kebijakan di sektor penyeberangan dalam rangka meningkatkan pelayanan dan demand penumpang speedboat di Nunukan	Dishub Kalimantan Utara	KU.003/8/9-BLTL-2019	Kebijakan
28	Kajian Pemandangan Pelayanan Kapal Pelni dari Terminal Batu Ampar ke Terminal Domestik Sekupang Batam	Rekomendasi kebijakan pemindahan pelayanan kapal Pelni dari Terminal Batu Ampar ke Terminal Domestik Sekupang Batam	Dit Lala / Dit Kepelabuhanan Ditjenhubla	KU.003/5/16-BLTL-2019	Kebijakan
29	Kajian Kebijakan Untuk Optimalisasi Pelabuhan Kuala Tanjung	Rekomendasi pengembangan fasilitas Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai pelabuhan hub internasional.	Dit Kepelabuhanan Ditjenhubla	KU.003/5/23-BLTL-2019	Kebijakan
30	Kajian Potensi Hinterland Pelabuhan Kuala Tanjung	Rekomendasi Potensi Hinterland Pelabuhan Kuala Tanjung	Dit Kepelabuhanan Ditjenhubla	KU.003/6/2-BLTL-2019	Kebijakan
31	Kajian kesiapan Indonesia terhadap implementasi amandemen nomor 165 tentang Amandemen 2018 IS Code yang akan berlaku penuh pada 1 Oktober 2020	konsep kebijakan upaya pelaksanaan secara konsekuen terhadap implementasi amandemen nomor 166 tentang 2008 IS Code amendment by resolution MSC.456(101), appendix to the annex of 1974 SOLAS Convention yang akan berlaku penuh 1 January 2024	Ditkapel Ditjenhubla	UM.007/3/24-BLTL-2019	Kebijakan
32	Kajian kesiapan Indonesia terhadap implementasi amandemen nomor 79 tentang Marpol Annexes I, II and V, yang akan berlaku penuh pada 1 Oktober 2020	terkait dengan kebijakan penerapan <i>electronic book record</i> yang akan diberlakukan pada tanggal 1 Oktober 2020.	Ditjenhubla, Syahbandar Tj. Priok	UM.007/3/25-BLTL-2019	Kebijakan
33	Kajian kesiapan Indonesia terhadap implementasi amandemen nomor 80 tentang Marpol Annex II - Cargo residues and tank washings of persistent floating products, yang akan berlaku penuh pada 1 Januari 2021	konsep kebijakan upaya pelaksanaan secara konsekuen terhadap implementasi amandemen nomor 80 tentang Marpol Annex II - Cargo residues and tank washings of persistent floating products, yang akan berlaku penuh pada 1 Januari 2021	Ditkapel Ditjenhubla	UM.007/4/1-BLTL-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
34	Kajian kesiapan Indonesia terhadap implementasi amandemen nomor 170 tentang The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk, yang akan berlaku penuh pada 1 Januari 2021	Rekomendasi berupa masukan kepada pelabuhan yang menjadi objek survei dalam mengimplementasikan aturan-aturan amandemen Nomor 170 Tentang <i>The International Code for The Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk</i> .	Ditjenhubla	UM.007/4/2-BLTL-2019	Kebijakan
35	Kajian kesiapan Indonesia terhadap implementasi amandemen nomor 171 tentang The Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk carriers and Oil Tankers, yang akan berlaku penuh pada 1 Januari 2021	Rekomendasi langkah persiapan berupa regulasi dari Kementerian Perhubungan untuk seluruh stakeholder dalam penerapan ESP 2011 yang berlaku penuh pada 1 Januari 2021	Ditjenhubla	UM.007/4/3-BLTL-2019	Kebijakan
36	Kajian kesiapan Indonesia terhadap implementasi amandemen nomor 172 tentang The International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, yang akan berlaku penuh pada 1 Januari 2021	konsep kebijakan upaya pelaksanaan secara konsekuen kesiapan Indonesia terhadap implementasi amandemen nomor 172 tentang <i>the international maritime solid bulk cargoes (IMSBC) code</i> yang akan berlaku penuh pada 1 Januari 2021	Ditjenhubla	UM.007/4/4-BLTL-2019	Kebijakan
37	Kebutuhan Tenaga Perekayasa Untuk Mendukung Kegiatan Penelitian	Rekomendasi skenario planning Balitbanghub (Puslitbang Transportasi LSDP) dalam pemenuhan tenaga perekayasa dan kebutuhan juknis sesuai dengan Renstra dan IKU Badan Litbang	Badan Litbang Perhubungan	UM.007/4/6-BLTL-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
<b>PUSLITBANG TRANSPORTASI UDARA</b>					
1	Studi Rencana Induk (Masterplan) Transportasi Udara Nasional tahun 2020 – 2024	<p>Rekomendasi dalam kajian ini meliputi kemajuan teknologi yang perlu disiapkan maupun diterapkan implementasinya, penyempurnaan kebijakan dan peraturan terkait transportasi udara dan sinergisitas peranan serta kualitas maupun kuantitas Sumber Daya Manusia (SDM).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kemajuan Teknologi dalam Transportasi Udara, Perkembangan teknologi dalam transportasi udara menjadi tantangan strategis yang perlu disiapkan maupun diantisipasi oleh semua stakeholder terkait. Kemajuan teknologi dalam mendukung penerbangan untuk angkutan udara, kelengkapan di bandar udara, sistem navigasi penerbangan hingga keamanan yang sesuai dengan aturan ICAO. Perkembangan kemajuan teknologi yang perlu disiapkan dan diantisipasi dalam rangka perbaikan transportasi udara nasional.</li> <li>2. Penyempurnaan Kebijakan dan Peraturan terkait Transportasi Udara, Penyusunan atau pembaruan regulasi sangat penting untuk menunjang serta mengakomodir kebutuhan transportasi udara di masa yang akan datang.</li> <li>3. Sinergitas Peranan dan Sumber Daya Manusia untuk mendukung Transportasi Udara, Diketahui bahwa dalam sistem transportasi udara nasional terdapat beberapa stakeholder yang berperan baik sebagai regulator, operator hingga pengguna. Penguatan kelembagaan menjadi penting dalam tubuh pemerintah pusat maupun daerah.</li> <li>4. Adanya penyedia jasa transportasi udara sebagai operator juga perlu sinergi dan saling mendukung dengan para regulator</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	KU.003/1/6-BLTU-2019	Naskah Akademik
2	Studi Rencana Induk (Masterplan) Pembuatan Bandar Udara Perairan (Waterbase) dan Pengoperasian Pesawat Udara Perairan (Seaplane) di Pulau Gili Iyang, Pulau Senua, dan Danau Toba	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlu dilakukan penyempurnaan regulasi dan harmonisasi antara stake holder terkait dalam penyusunan Rencana Induk Bandar Udara Perairan Nasional dan juga untuk operasional.</li> <li>2. Perlu dilakukan pengaturan pengoperasian seaplane di Indonesia agar pembangunan dan pengembangan Bandar Udara Perairan dapat mengikut standar yang berlaku secara Internasional.</li> <li>3. Untuk mendukung sektor industri dalam negeri saat ini perlu dipertimbangkan penggunaan pesawat N219 sebagai pesawat udara perairan (seaplane).</li> <li>4. Perlu dilakukan koordinasi antar regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (IMO) dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (ICAO) agar terwujudnya suatu aturan yang mendasari perancangan Bandar Udara Perairan dan pengoperasian Pesawat Udara Perairan (seaplane).</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU, Dishub Prov. Riau, Dishub. Prov. Jatim dan Dishub. Kab. Sumenep, Dishub. Prov. Sumatera Utara dan Dishub. Kab. Toba Samosir	KU.003/1/8-BLTU-2019	Naskah Akademik
3	Studi Penyusunan Kriteria dan Pengembangan Model Multiairport System di Indonesia	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pada Kawasan Metropolitan Bandung Raya agar memenuhi kriteria multi-airport system yaitu menurunkan waktu tempuh dari pusat kawasan dengan membangun Jalan Tol dan atau Kereta Api ke Bandar Udara Internasional Jawa Barat.</li> <li>2. Pada Kawasan Metropolitan Grebangkartosusilo dan Malang agar memenuhi kriteria multi-airport system yaitu kepemilikan/pengelolaan bandar udara dijadikan satu instansi.</li> <li>3. Pada Kawasan Metropolitan Bimido pada tahun 2038, kapasitas Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi sudah ultimate, sehingga perlu di bangun bandar udara baru dengan jarak dari pusat kawasan ≤ 80 Km, waktu tempuh ≤ 90 menit dari pusat kawasan dan jarak dengan bandar udara Sam Ratulangi ≤ 120 Km, maka memenuhi kriteria multi-airport system.</li> <li>4. Pada Kawasan Metropolitan Mebidangro pada tahun 2042, kapasitas Bandar Udara Internasional Kualanamu sudah ultimate, sehingga perlu di bangun bandar udara baru dengan jarak dari pusat kawasan ≤ 80 Km, waktu tempuh ≤ 90 menit dari pusat kawasan dan jarak dengan bandar udara Kualanamu ≤ 150 Km, maka memenuhi kriteria multi-airport system.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU, PT. AP I dan II (Persero)	KU.003/1/7-BLTU-2019	

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ol style="list-style-type: none"> <li>Pada semua kawasan diperlukan sarana dan prasarana antar moda transportasi untuk mendukung aksesibilitas dari bandar udara primer dan sekunder.</li> <li>Perlu adanya poin yang lebih detail di dalam regulasi tatanan kebandarudaraan Indonesia yang mengatur multi-airport system untuk mengantisipasi pertumbuhan kawasan metropolitan dan transportasi udara di masa mendatang.</li> </ol>			
4	Penelitian Pengembangan Wind Shear Detector Prototype untuk pemenuhan Sertifikasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlu penyesuaian spesifikasi peralatan purwarupa LLWSD agar comply dengan dokumen ICAO 9817 sehingga produk anak bangsa ini dapat bersaing dengan produk Internasional.</li> <li>Perlu pengembangan algoritma LLWSD pada penelitian selanjutnya minimal setara dengan Algoritma NCAR Phase 3.</li> <li>Untuk memastikan kehandalan LLWSD dibutuhkan pengujian lapangan minimal 1 tahun yaitu mengalami 1 musim kemarau dan 1 musim hujan, lebih lama lebih baik.</li> <li>Didalam pengujian kehandalan, hendaknya penempatan sensor LLWSD, ditempatkan pada posisi yang semestinya sehingga perlu dipertimbangkan biaya sewa lahan dan biaya lain yang timbul karena posisi yang berada diluar bandara.</li> <li>Dokumen lisensi/hak paten dibutuhkan untuk software LLWSD agar dapat bernilai komersil .</li> <li>Kedepannya software LLWSD dapat berupa web based sehingga pemeliharaannya lebih mudah.</li> <li>Untuk kegiatan penelitian yang berkaitan dengan hardware, software dan penempatan peralatan membutuhkan waktu yang lama (minimal 9-11 bulan). Agar hasilnya optimal kegiatan seperti ini sebaiknya dapat dilakukan pada awal tahun anggaran</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Navigasi, BMKG, AirNav	KU.003/1/13-BLTU-2019	Prototype
5	Penelitian Pengembangan Standing Water Detector Prototype untuk Pemenuhan Sertifikasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>Perlu penyesuaian spesifikasi peralatan purwarupa SWD agar <i>comply</i> dengan dokumen ICAO 9817 dan aturan-aturan peralatan pendukung keselamatan penerbangan di bandara sehingga produk anak bangsa ini dapat bersaing dengan produk Internasional.</li> <li>Perlu pengembangan algoritma SWD pada penelitian selanjutnya agar bisa menganalisis seluruh ketinggian air di lansa pacu.</li> <li>Untuk memastikan kehandalan SWD dibutuhkan pengujian lapangan minimal 1 tahun yaitu mengalami 1 musim kemarau dan 1 musim hujan, lebih lama lebih baik.</li> <li>Didalam pengujian kehandalan, hendaknya penempatan sensor SWD, ditempatkan dalam jumlah yang lebih banyak pada seluruh area sisi shoulder runway sehingga perlu dipertimbangkan biaya pembuatan purwarupa dan peralatan pendukung.</li> <li>Dokumen lisensi/hak paten dibutuhkan untuk software dan purwarupa LLWSD agar dapat bernilai komersil.</li> <li>Kedepannya software SWD dapat berupa web based sehingga pemeliharaannya lebih mudah.</li> <li>Untuk kegiatan penelitian yang berkaitan dengan hardware, software dan penempatan peralatan membutuhkan waktu yang lama (minimal 9-11 bulan). Agar hasilnya optimal kegiatan seperti ini sebaiknya dapat dilakukan pada awal tahun anggaran.</li> <li>Penambahan fungsi dari purwarupa SWD agar bisa menganalisis kerataan runway akan sangat diperlukan sebagai pendukung dalam keakuratan deteksi level air di landas pacu</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU, PT. AP I dan II (Persero)	KU.003/1/12-BLTU-2019	Prototype
6	Penelitian Pembentukan Layanan Penyelenggaraan Pengujian Kesehatan Personel Penerbangan di Wilayah Indonesia	<ol style="list-style-type: none"> <li>Untuk pemenuhan kebutuhan DAMER diperlukan peran aktif dari Balai Kesehatan Penerbangan dalam bentuk inovasi proses dan inovasi pelayanan pemeriksaan kesehatan personel penerbangan.</li> <li>Terhadap pengembangan pelayanan diharapkan Balai Kesehatan Penerbangan dapat melakukan kerjasama dengan Rumah Sakit Besar untuk meningkatkan kualitas pelayanan.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DKPPU, Airline	KU.003/1/9-BLTU-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Diperlukan regulasi yang mengatur agar setiap operator penerbangan yang memiliki personel penerbangan kelas 1, kelas 2 dan kelas 3 tertentu harus memiliki dokter penerbangan untuk melakukan pembinaan kesehatan bagi personel penerbangan di perusahaannya.</li> <li>4. Memberikan kewenangan penuh kepada DAMER untuk melakukan pemeriksaan kesehatan pada seluruh kelas pemeriksaan personel penerbangan sesuai dengan kompetensi DAMER dan fasilitas kesehatan yang dimiliki.</li> <li>5. Untuk peningkatan pelayanan dari Balai Hatpen perlu pembinaan dan sosialisasi terhadap operator terkait pemeliharaan kesehatan personel penerbangan.</li> <li>6. Perlunya arah kebijakan untuk memberikan peluang bagi DAMER pemeriksaan personel kelas 1 dengan tetap memperhatikan kompetensi dokter penerbangan, kelengkapan fasilitas serta pengawasan pemeriksaan sesuai dengan aturan yang berlaku.</li> </ol>			
7	<p>Penelitian Penyusunan Air Carho Transshipment Master Plan di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Untuk mendukung kegiatan transshipment di bandara, perlu adanya perencanaan kawasan Pusat Logistik Berikat (PLB) yang memadai baik dalam hal luasan maupun fasilitas peralatan.</li> <li>2. Perlu adanya dukungan peraturan terhadap kegiatan transshipment di bandar udara. Masukan untuk peraturan terkait antara lain prosedur penanganan kargo transshipment, pengendalian keamanan kargo transshipment, penyiapan dokumen kargo transshipment, dan pemindahan kargo transfer dan/atau kargo transit yang dilaksanakan di dalam kawasan kepabeanaan.</li> <li>3. Rencana induk kargo udara transshipment di Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai dapat menjadi contoh pengembangan fasilitas kargo transshipment di bandar udara lainnya di Indonesia</li> </ol>	<p>Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, PT. API I (Persero) GM Bandar Udara I Gusti Ngurah Ray</p>	<p>KU.003/1/11-BLTU-2019</p>	<p>Kebijakan</p>
8	<p>Penelitian Percepatan Implementasi Kerja Sama Pemerintahan dengan Badan Usaha Untuk Mengembangkan Infrastruktur Bandar Udara Di Indonesia Dalam Mendukung Transportasi Udara Yang Berkelanjutan</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perlunya penyempurnaan regulasi dalam pelaksanaan KPBU di Indonesia. Investor luar negeri tertarik dengan proyek pengembangan dan pembangunan bandar udara di Indonesia. Di Indonesia investor luar negeri memungkinkan ikut serta dalam proyek pengembangan dan pembangunan bandar udara melalui skema KPBU untuk bandara-bandara yang dikelola oleh pemerintah dan limited concession/business to business untuk bandara yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura, namun dalam pelaksanaannya terkendala dengan persyaratan untuk mendapatkan izin Badan Usaha Bandar Udara (BUBU). Dengan demikian perlu penyempurnaan atau revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 56 Tahun 2015 terkait kegiatan perusahaan di bandar udara untuk memudahkan SPC dalam mendapatkan izin BUBU.</li> <li>2. Untuk menghindari ego sektoral, muncul pemikiran perlunya payung hukum setingkat undang-undang tentang KPBU sehingga optimalisasi KPBU bisa lebih ditingkatkan lagi. Diharapkan dengan tersedianya kelembagaan yang tepat dapat muncul sinergi dan memicu terjadinya akselerasi dalam pembangunan infrastruktur sehingga percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia dapat terwujud.</li> <li>3. Di samping itu, realisasi dalam pelaksanaan proyek dengan skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) dalam penyediaan infrastruktur di Indonesia khususnya bidang bandar udara harus terus diperbaiki dengan meningkatkan kapasitas lembaga dan penguatan sumber daya manusia (SDM) yang menangani KPBU bidang bandar udara</li> </ol>	<p>Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Bapenas.</p>	<p>KU.003/1/10-BLTU-2019</p>	<p>Kebijakan</p>

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
9	Kajian Analisa Biaya Operasi dan Tarif Penerbangan Domestik Kelas Ekonomi	Perhitungan biaya operasi pesawat udara perlu mempertimbangkan faktor lain seperti holding operation yang disebabkan oleh kepadatan lalu lintas ruang udara dan kendala operasional di civil enclave airport (penggunaan bersama bandar udara dan pangkalan udara) yang mengutamakan penerbangan militer daripada penerbangan sipil. Tarif batas atas sebaiknya tidak hanya merupakan tarif jarak (tarif dasar dikalikan jarak) semata, tetapi juga mempertimbangkan faktor-faktor lainnya seperti, perbedaan besaran airport tax dan surcharge. Besarnya jarak yang digunakan dalam menentukan tarif jarak sebaiknya perlu diubah dari yang semula berdasarkan jarak garis lurus antara asal dan tujuan menjadi jarak sebenarnya yang ditempuh pesawat udara dalam ATS route	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Angkutan Udara	KU.003/1/16-BLTU-2019	Kebijakan
10	Kajian Evaluasi Kebijakan Tentang Kewajiban Asuransi Investigasi oleh Maskapai Penerbangan	<p>Penelitian ini diharapkan menjadi bahan masukan bagi sub sektor terkait dalam membuat Peraturan Menteri Perhubungan terkait asuransi investigasi kecelakaan pesawat udara. Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 62 ayat 1 tersebut maka Kementerian Perhubungan harus memastikan, mengevaluasi dan mengendalikan terhadap semua operator pesawat udara baik yang dioperasikan untuk komersial maupun untuk Charter (pesawat udara Indonesia yang mempunyai nomor pendaftaran PK) harus memiliki Polis Asuransi Pesawat (Hull &amp; Liability Insurance) dengan ditambahkan Amandemen AVN 76 (Klausula AVN 76) yang akan menjamin Operator Pesawat Udara membayar biaya investigasi sesuai maksimum jaminan yang disepakati dalam polis antara pihak asuransi dengan operator pesawat udara.</p> <p>Untuk memastikan Operator Pesawat Udara dapat membayar sebagian atau seluruh biaya investigasi akibat kecelakaan pesawat udara maka Kementerian Perhubungan harus menetapkan batas minimum jumlah beban atau biaya investigasi yang dikeluarkan apabila terjadinya suatu kecelakaan pesawat udara. Dalam peraturan Menteri Perhubungan tersebut disarankan hal-hal sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. pembiayaan kegiatan investigasi kecelakaan dan kejadian pesawat udara berdasarkan proses investigasinya, yang mencakup khususnya biaya proses pencarian, pengangkatan, pemindahan, pengamanan serta penelitian pesawat udara, FDR, CVR atau komponen-komponen akibat kecelakaan pesawat udara tersebut.</li> <li>2. batasan mengenai maksimum jaminan dalam polis sesuai kesepakatan antara Operator Pesawat/maskapai penerbangan dengan perusahaan asuransi, sehingga dapat menjamin kejelasan pembiayaan investigasi pada saat terjadinya kecelakaan sebesar maksimum jaminan yang terdapat dalam polis asuransi.</li> <li>3. batasan jumlah biaya asuransi investigasi yang melebihi kapasitas maksimum dari polis asuransi yang dimiliki oleh Maskapai Penerbangan (Polis Asuransi Pesawat (Hull &amp; Liability Insurance - Amandemen AVN 76 (Klausula AVN 76) maka pembebanan biaya memerlukan kontribusi dari negara dan juga dari perusahaan pabrikan pesawat udara jika benar dapat dibuktikan bahwa kecelakaan pesawat tersebut akibat kesalahan teknis konstruksi pesawat udara.</li> <li>4. biaya personil investigator kecelakaan pesawat udara (Investigator KNKT) dibiayai oleh negara.</li> </ol>	KNKT, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Angkutan Udara	KU.003/1/14-BLTU-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
11	Kajian Faktor-Faktor yang memengaruhi Penurunan Jumlah Penumpang Angkutan Udara	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penurunan jumlah penumpang angkutan udara perlu diantisipasi dampaknya terhadap keberlangsungan dunia transportasi udara seperti pengaruhnya terhadap bisnis airlines, bandara (penyelenggara bandar udara), dan stake holder lainnya.</li> <li>2. Pemerintah khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan jadwal dan frekuensi maskapai yang sesuai dengan jadwal yang diajukan oleh maskapai.</li> <li>3. Pemerintah perlu melakukan sosialisasi terkait tarif batas bawah dan tarif batas atas pesawat udara, sehingga masyarakat dapat memahami besarnya biaya operasional kegiatan angkutan udara yang mengutamakan faktor keselamatan dalam pelaksanaannya.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Angkutan Udara	KU.003/1/17-BLTU-2019	Kebijakan
12	Kajian Kriteria bandar Udara Ramah Lingkungan (Green Airport) Terhadap Standar Keselamatan Penerbangan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Manajemen lingkungan bandara diperlukan keterlibatan semua tingkatan dan optimalisasi SDM dalam pengelolaan, pemantauan untuk mengatasi permasalahan lingkungan yang ada di bandara.</li> <li>2. Konsep ramah lingkungan bandara Ahmad Yani dapat menjadi parameter bagi bandara udara lainnya untuk mewujudkan konsep bandara ramah lingkungan</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU dan DitKamPen	KU.003/1/18-BLTU-2019	NSPK (Kriteria)
13	Kajian Penggunaan Biofuel dan Pengaruhnya Terhadap Harga Tiket Pesawat Udara Serta Penurunan Terhadap Emisi Gas Buang (Climate Change)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Terbangnya industri bioavtur nasional yang menghasilkan produk bioavtur tersertifikasi memakan proses panjang dan perlunya strategi dalam mewujudkan hal tersebut. Beberapa hal yang harus jadi perhatian bersama adalah sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Penguatan kelembagaan dan Pendanaan : kelengkapan regulasi dan kelembagaan, memperkuat koordinasi antar stakeholder, memperkuat pendanaan</li> <li>b. Penguatan SDM ;</li> <li>c. Intregasi jejaring pasokan bahan baku;</li> <li>d. Pengembangan produk dan inovasi;</li> <li>e. Penguatan infrastruktur sarana dan prasarana.</li> </ol> </li> <li>2. Perlunya di bentuk kelompok kerja (Pokja)/ task force dalam mewujudkan terbangnya industri bioavtur nasional yang menghasilkan produk bioavtur tersertifikasi sehingga jelas dalam pembagian tugas dan kewenangan dari masing-masing stakeholder terkait. Ada banyak lembaga yang harus turut serta terlibat dan mendukung kebijakan ini diantaranya kementerian keuangan, kementerian ESDM, Kementerian Lingkungan Hidup, Bappenas, Kementerian BUMN, Kementerian Perhubungan, PT. Pertamina (Persero), Perguruan Tinggi dan lain lain.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Angkutan Udara, dan DKUPPU	KU.003/1/23-BLTU-2019	Kebijakan
14	Kajian Pengaruh Gempa Terhadap Menurunnya Struktur Runaway dan Bangunan Bandar Udara	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Semua lokasi bandara yang berpotensi gempa/tsunami agar dibuatkan SOP ketanggapdaruratan bencana serta dalam perencanaan bangunan agar disesuaikan dengan SNI 1726:2012.</li> <li>2. Untuk perencanaan fasilitas sisi udara (apron, taxiway, runway) agar selalu diperhitungkan pengaruh terhadap liquifaksi.</li> <li>3. Perlu dilakukan peningkatan kompetensi SDM terhadap ketanggapdaruratan bencana dan penyediaan peralatan peringatan dini gempa/tsunami (early warning) sehingga dapat meminimalisir dampak.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU dan DitKamPen	KU.003/1/21-BLTU-2019	Kebijakan
15	Kajian Pemulihan pelayanan pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan di bandara pasca bencana	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Evaluasi dari peristiwa gempa bumi yang terjadi di Palu Sulawesi Tengah dan menghentikan kegiatan operasional bandara khususnya pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan selama kurang lebih 2 hari adalah perlunya baik Ditjen Perhubungan Udara untuk menyusun program mitigasi dan kontingensi darurat pasca bencana alam di bandara-bandara di Indonesia. Program tersebut menyangkut pengalihan pelayanan pemanduan jika diperlukan, penggunaan fasilitas peralatan navigasi darurat yang dipersyaratkan serta penugasan ATC dari unit/bandara lain yang diperlukan.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Angkutan Udara, dan DKUPPU	KU.003/1/20-BLTU-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu untuk mendata Fasilitas Navigasi Penerbangan meliputi fasilitas Komunikasi, Navigasi dan Surveillance, agar dapat sesegera mungkin melaksanakan pemulihan pelayanan lalu lintas penerbangan.</li> <li>3. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu untuk menetapkan standard dan mendata Sumber Daya Manusia (SDM) yang dapat membantu pelaksanaan program dan rencana kontingensi pemulihan pelayanan pemanduan lalu lintas penerbangan di Bandara pasca bencana alam.</li> <li>4. Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan (LPPNPI) memerlukan kajian untuk menetapkan rencana kontingensi pada setiap cabang penyelenggara pelayanan lalu lintas penerbangan.</li> <li>5. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara bersama Perum LPPNPI dan penyelenggara Bandar udara perlu melaksanakan simulasi rencana kontingensi.</li> </ol>			
16	Kajian Pemberdayaan Lulusan Program Studi Penerangan Aeronautika (Aeronautical Information Service) di Indonesia	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dalam menghasilkan lulusan program studi hendaklah berorientasi kepada kebutuhan pengguna (User);</li> <li>2. Mendorong upaya tercapainya pemberdayaan lulusan program studi Penerangan Aeronautika secara proaktif terhadap kepentingan User, perlu ditata ulang kerjasama dengan stakeholder, dan dapat juga dibuat nota kerjasama antara Kementerian Perhubungan dengan Kementerian Reformasi Birokrasi agar pemberdayaan lulusan tersebut dapat terserap secara optimal;</li> <li>3. Untuk kelancaran dalam memberikan informasi yang akurat, peranan sumber daya manusia yang mempunyai keterampilan dan keahlian dalam memberikan pelayanan Informasi Aeronautika khususnya di bandar udara yang masih merekrut personel dari perguruan tinggi harus mendapatkan pelatihan khusus sesuai dengan persyaratan yang berlaku untuk menghasilkan personel yang diakui baik secara nasional maupun internasional</li> </ol>	BPSDM dan AirNap	KU.003/1/19-BLTU-2019	Kebijakan
17	Analisa Emisi Gas Buang Pesawat Udara di Bandar Udara Soekarno-Hatta pada saat Taxi-Out	Penelitian lanjutan diperlukan untuk melakukan evaluasi kelayakan strategi single-engine taxiing ditinjau dari aspek keselamatan dan konsumsi bahan bakar. Selain itu, perlu dilakukan juga evaluasi terhadap strategi-strategi lain yang memungkinkan diterapkan di bandar udara di Indonesia.	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Angkutan Udara, dan DKUPPU	KU.003/2/5-BLTU-2019	Kebijakan
18	Kajian Optimalisasi Pengguna Jasa Pada Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II	Perlu adanya peningkatan pelayanan dan perbaikan yang harus tetap dipenuhi pengelola bandar udara yaitu pelayanan check in sesuai standar yang berlaku (<30 menit), pengkondisian suhu (AC) sesuai standar yang berlaku (<250C), pengkondisian cahaya sudah terang, dan tempat parkir masih mencukupi untuk kendaraan roda 4 maupun roda 2.	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU	KU.003/2/2-BLTU-2019	Kebijakan
19	Persepsi Pelayanan Angkutan Lanjutan Damri di Bandar Udara Halim Perdana Kusuma	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyedia jasa dapat meningkatkan pelayanan kepada pengguna angkutan lanjutan (Damri) di Bandar Udara Halim Perdanakusuma dengan menambah rute/trayek angkutan lanjutan yang sesuai dengan kebutuhan pelanggan yaitu menuju kawasan perumahan. Penyedia jasa seharusnya juga mempertimbangkan keinginan pengguna untuk memberikan jasa layanan angkutan lanjutan Damri menuju kawasan pemukiman di sekitar Bandar Udara Halim Perdanakusuma misalnya Depok, Citayam, Cileungsi, Tambun, Cikarang dan sekitarnya sebagai daerah cakupan pelayanannya.</li> <li>2. PT Angkasa Pura II Cabang Bandar Udara Halim Perdanakusuma, dapat meningkatkan pelayanan kepada pengguna angkutan lanjutan dengan menyediakan dan meningkatkan pelayanan pada fasilitas berikut ini: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. menyediakan counter pelayanan angkutan lanjutan di terminal kedatangan baik untuk moda transportasi umum (bus Damri dan Lorena), counter taksi regiler dan taksi online,</li> </ol> </li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU dan DitAngud	KU.003/2/7-BLTU-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
		<ul style="list-style-type: none"> <li>b. memberikan informasi dan penunjuk arah (signing) yang memadai dan mudah dilihat oleh penumpang terkait keberadaan angkutan lanjutan yang ada di bandar udara Halim Perdanakusuma berupa banner, serta media informasi lainnya,</li> <li>c. menyediakan fasilitas shelter angkutan lanjutan yang memadai dan nyaman bagi pengguna, seperti ruangan yang mampu menampung penumpang saat jam sibuk, ruangan shelter dengan pendingin ruangan, tempat duduk, toilet, ruang merokok, tempat pengisian daya listrik dan mesin air minum berbayar.</li> </ul> <p>3. Untuk penelitian selanjutnya dapat dilakukan dengan memperbanyak jumlah sampel, menambah jumlah butir variabel dengan 5 (lima) dimensi kualitas pelayanan, menggunakan desain kuesioner model Kano dengan 6 (enam) kategori respon konsumen sehingga penyedia jasa dapat melakukan tindakan perbaikan pelayanan yang tepat sasaran sesuai dengan kebutuhan penggunanya.</p>			
20	Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya	<p>Dalam upaya pemenuhan standar untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan di bandar udara Tjilik Riwut beberapa saran yang perlu diperhatikan yakni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan pemantauan dan pengawasan secara rutin dalam hal perawatan, pemeliharaan dan pemenuhan kebutuhan fasilitas keamanan di bandar udara baik sisi darat dan sisi udara.</li> <li>2. Mengoptimalkan kebutuhan personil keamanan /AVSEC dan peningkatan kompetensi rating melalui diklat-diklat atau kursus-kursus pelatihan.</li> <li>3. Sistem manajemen keselamatan di bandar udara Tjilik Riwut harus dipertahankan dan ditingkatkan lagi</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DitNavPen, AirNav	KU.003/2/1-BLTU-2019	Kebijakan
21	Kajian Airport Capacity untuk Penambahan Slot Time dan Rute di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin - Makassar saat ini menggunakan 2 (dua) landas pacu (cross runway) namun sampai saat ini belum ada prosedur yang tepat dalam pelaksanaannya, sehingga perlu dibuatkan aturan dari regulator (Ditjen Perhubungan Udara) tentang prosedur keamanan dan keselamatan terkait dengan penggunaan 2 (dua) runway secara bersamaan.</li> <li>2. Perlu dilakukan evaluasi dan tindakan mitigasi dari penyelenggara bandara dalam melakukan kegiatan angkutan udara khusus haji yang menggunakan jenis pesawat udara wide body type B747 series, dikarenakan trust dari engine pada saat take off dan landing sering menimbulkan turbulensi udara yang dapat membuat bangkitan Foreign Object Debris (FOD) berupa partikel kerikil yang ada di bahu landas pacu (shoulder) berterbangan masuk ke dalam runway, sehingga menyebabkan terjadinya delay pada pergerakan pesawat udara lainnya, karena dibutuhkan waktu untuk membersihkan FOD tersebut dari runway.</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU dan PT AP I Bandar Udara Hasanuddin Makassar.	KU.003/1/15-BLTU-2019	Kebijakan
22	Perencanaan Aerotropolis di Bandar Udara Kertajati	<p>Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB) masih perlu mengarah kepada pendekatan airport city sebelum berencana mengimplementasikan aerotropolis. Oleh karena itu, untuk mewujudkan kesuksesan penerapan konsep airport city maupun aerotropolis membutuhkan komitmen dan koordinasi antara pemerintah pusat dengan pemangku kepentingan atau stakeholders, seperti maskapai penerbangan, penyelenggara bandar udara, pemerintah daerah, swasta, dan masyarakat. Perlu adanya inovasi pengembangan wilayah untuk meningkatkan daya tarik masyarakat untuk berkunjung ke Kota Majalengka dan sekitarnya sehingga berdampak pula kepada peningkatan jumlah pengguna Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB).</p>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. DBU dan DitAngud	KU.003/1/24-BLTU-2019	Kebijakan
23	Pengkajian Peraturan Pengoperasian Small Unmanned Aircraft System (Small UAS) Untuk Tujuan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Registrasi small UAS. Data registrasi small UAS dapat digunakan sebagai salah satu dasar evaluasi dan penyesuaian regulasi yang ada ketika terdapat potensi resiko sejalan dengan penggunaan small UAS terbaru</li> </ol>	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Angkutan Udara, dan DKUPPU	KU.003/2/3-BLTU-2019	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN	REKOMENDASI KEBIJAKAN	STAKEHOLDER/ USER	PELAKSANAAN SERAH TERIMA	KRITERIA PENELITIAN
	Hobby Dan Rekreasi di Indonesia	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Lisensi untuk operator UAS. Lisensi untuk operator small UAS cukup penting untuk memastikan baha operator telah dewasa dan dapat mempertanggungjawabkan setiap tindakannya dalam pengoperasian small UAS. Jika registrasi small UAS dipersyaratkan juga dengan lisensi operator small UAS, maka hal ini tentu lebih baik. Hal ini untuk memastikan bahwa operator memiliki kemampuan (skill) dalam mengoperasikan small UAS.</li> <li>3. Online guidance untuk operator UAS. Online guidance menjadi sangat penting untuk membantu operator dapat menerbangkan small UAS dengan aman dengan memfasilitasi para operator data terbaru tentang situasi/ kondisi keamanan ruang udara yang akan digunakan operator untuk menerbangkan small UAS.</li> <li>4. Pembuatan mobile app platform yang sekaligus bisa mengakses registrasi small UAS, permohonan lisensi untuk operator small UAS dan online guidance untuk operator UAS sangat dibutuhkan masyarakat. Mobile app platform akan memberikan kemudahan masyarakat dalam mencari informasi ketentuan yang harus dipenuhi pengoperasian small UAS di Indonesia</li> </ol>			
24	Fasilitas Bandar Udara untuk Meningkatkan Pelayanan dan Menunjang Pertumbuhan Permintaan Jasa Angkutan Udara di Bandar Udara Internasional A. P. T. Pranoto Samarinda	Untuk memaksimalkan penggunaan fasilitas sisi darat maupun sisi udara Bandar udara APT Pranoto maka perlu dilakukan pembangunan untuk menambah kapasitas fasilitas bandara yang ada saat ini. Hal ini dilakukan untuk memberikan kenyamanan penumpang dan untuk memenuhi standar keselamatan penerbangan di bandar udara	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Bandar Udara	KU.003/1/25-BLTU-2019	Kebijakan
<b>SEKRETARIAT BADAN LITBANG PERHUBUNGAN</b>					
1	Penyusunan Rencana Induk Penelitian Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020 -2024	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Integrasi rencana penelitian dengan dokumen perencanaan lainnya</li> <li>2. Indikasi tema penelitian tahun 2020-2024 yaitu: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Integration.</li> <li>b. Competition</li> <li>c. Smart technology</li> <li>d. Inclusivity</li> <li>e. Sustainability</li> <li>f. Safety and secure</li> </ol> </li> </ol>	Badan Litbang Perhubungan		Naskah Akademis
2	Penyusunan Dokumen Renstra Badan Litbang Perhubungan Tahun 2020 - 2024	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan pemanfaatan hasil pengkajian di bidang transportasi dan rekomendasi pemanfaatan hasil pengembangan teknologi</li> <li>2. Peningkatan Penyusunan Standar Teknis di Bidang Transportasi</li> <li>3. Penguatan Database Hasil Pengkajian dan Pemanfaatan TIK</li> <li>4. Peningkatan Koordinasi dan Penjaminan Mutu Pengkajian Kebijakan</li> <li>5. Peningkatan Sumber Daya Pengkajian Kebijakan</li> </ol>	Badan Litbang Perhubungan		Naskah Akademis

## LAMPIRAN 6 : DATA DUKUNG IKU 2

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
<b>PENELITIAN BIDANG TRANSPORTASI ANTARMODA</b>					
1	Evaluasi Metodologi Dan Uji Coba Survei Pergerakan Orang	Hasil studi dimanfaatkan sebagai panduan dalam pelaksanaan Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) untuk Pergerakan Orang yang dilaksanakan oleh Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2018	Ditjen Perhubungan Darat, Laut, Udara, Perkeretaapian dan Multimoda, Dinas Perhubungan 34 Provinsi di Indonesia		Database
2	Review Naskah Akademis Rancangan Undang-Undang Sistem Transportasi	Hasil studi dimanfaatkan untuk Pemantapan Naskah Akademis Sistranas (Lanjutan Penyusunan Naskah Akademis Sistranas) yang dilaksanakan oleh Badan Litbang Perhubungan pada tahun 2018	Ditjen Perhubungan Darat, Laut, Udara, dan Perkeretaapian	UM.007/3/22-BLT-2018 tanggal 20 April 2018.	NSPK
3	Integrasi Prasarana Transportasi di Pelabuhan Benoa dalam Mendukung Pengembangan Transportasi Antarmoda	Hasil studi telah diserahterimakan kepada KSOP Pelabuhan Benoa pada tanggal 27 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Benoa	Ditjen Perhubungan Darat dan Laut, Dinas Perhubungan Kab. Benoa, dan PT. ASDP Cabang Benoa	KU.003/1/17-PTAM-2017	Prototype/Desain
4	Integrasi Transportasi Dalam Mendukung Pariwisata di Tanjung Kelayang Bangka Belitung	Hasil studi telah diserahterimakan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Belitung pada tanggal 28 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Destinasi Wisata Tanjung Kelayang	Ditjen Perhubungan Darat Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Pandan	KU.003/1/16-PTAM-2017	Prototype/Desain
5	Integrasi Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni dan Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi di Lampung	Hasil studi telah diserahterimakan kepada Dinas Perhubungan Provinsi Lampung di Bakauheni pada tanggal 29 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni. Hasil studi juga dimanfaatkan dalam mendukung pelaksanaan kegiatan di lingkungan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Ditjen Perhubungan Darat	Ditjen Perhubungan Laut  Dinas Perhubungan Provinsi Lampung		Prototype/Desain

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
6	Integrasi Transportasi Antarmoda dalam Mendukung Danau Toba sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hasil studi telah diserahkan kepada Unit Pelaksana Teknis Angkutan Danau dan Penyeberangan Dishub Provinsi Sumut pada tanggal 18 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Kawasan Destinasi Wisata Danau Toba.</li> <li>Pusbang Kawasan Strategis, BPIW, Kemen. PUPR dengan surat permintaan studi nomor PA.01.02-WI/04 28 Februari 2019 memanfaatkan studi Integrasi Transportasi Antarmoda dalam Mendukung Danau Toba sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas sebagai acuan dalam penyusunan Integrated Toursim Master plan (ITMP) Lake Toba.</li> </ol>	Ditjen Perhubungan Laut Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara	KU.003/1/14-PTAM-2017	Prototype/Desain
7	Integrasi Pelabuhan Lembar dan Halte BRT/Angkutan Umum di NTB Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi	Hasil studi telah diserahkan kepada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Lembar pada tanggal 14 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Penyeberangan Lembar	Ditjen Perhubungan Laut Dinas Perhubungan Provinsi NTB PT. ASDP Lembar	KU.003/1/8-PTAM-2017	Prototype/Desain
8	Integrasi Stasiun Padang dan BRT Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi	Hasil studi telah diserahkan kepada Dinas Perhubungan Kota Padang pada tanggal 28 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Stasiun Kereta Api Padang. Studi sudah diserahkan kepada Dinas Perhubungan Kota Padang sebagai bentuk desiminasi studi dan dasar pengembangan pembangunan shelter BRT yang terintegrasi di kota Padang	Ditjen Perhubungan Darat dan Perkeretaapian Dinas Perhubungan Provinsi Padang PT KAI DIVRE II Sumatera Barat		Prototype/Desain
9	Integrasi Stasiun Tanjungkarang dan Halte Bus Rapid Transit (BRT) Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi Perkotaan di Kota Bandar Lampung	Hasil studi telah diserahkan kepada Dinas Perhubungan Provinsi Lampung di Bakauheni pada tanggal 29 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Stasiun Tanjung Karang	Ditjen Perhubungan Darat dan Perkeretaapian PT KAI DIVRE IV Tanjungkarang Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	KU.003/1/18-PTAM-2017	Prototype/Desain
10	Integrasi Pelabuhan Gilimanuk dan Shelter Angkutan Umum dalam Peningkatan Pelayanan Transportasi di Kabupaten Jembrana, Bali	Hasil studi telah diserahkan kepada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang Gilimanuk dan dinas Perhubungan Kabupaten Jembrana pada tanggal 18 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Penyeberangan Gilimanuk	Ditjen Perhubungan Laut Dinas Perhubungan Kabupaten Jembrana, Bali PT. ASDP Lembar Cabang Gilimanuk- Ketapang	KU.003/1/3-PTAM-2017	Prototype/Desain
11	Integrasi terminal Penumpang Pelabuhan Belawan dan Halte Angkutan Umum/Stasiun Belawan	Hasil studi telah diserahkan kepada Dinas Perhubungan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan dan Otoritas Pelabuhan Makassar pada tanggal 14 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Belawan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Otoritas Pelabuhan Belawan</li> <li>Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Sumatera Utara</li> </ul>	KU 003/1/9-PTAM-2017	Prototype/Desain

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
12	Integrasi Transportasi Antarmoda di Kawasan Destinasi Wisata Borobudur	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hasil studi telah diserahkan kepada Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Magelang pada tanggal 7 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Kawasan Destinasi Wisata Borobudur</li> <li>2. Bappeda Kabupaten Magelang telah memanfaatkan hasil studi Puslitbang Transportasi Antarmoda untuk digunakan sebagai acuan dalam pembuatan anjungan cerdas yang disediakan khusus bagi wisatawan di mana di dalamnya terdapat pusat informasi digital, pusat perbelanjaan, area parkir, pusat belanja oleh-oleh dan souvenir, rumah makan area parkir, serta terminal besar khusus untuk menampung bus-bus wisata yang diintegrasikan dengan moda angkutan lanjutan menuju Kawasan Destinasi Wisata Borobudur. Rencananya anjungan cerdas akan dibuat di daerah Palbapang sesuai konsep hasil studi integrasi transportasi antarmoda di Kawasan Destinasi Wisata Borobudur yang telah dilakukan oleh Puslitbang Transportasi Antarmoda. Saat ini telah dibuat feasibility study konsep pengembangan anjungan cerdas di wilayah Palbapang oleh Bappeda kabupaten Magelang.</li> <li>3. Dinas Perhubungan Kabupaten Magelang telah memanfaatkan hasil studi Puslitbang Transportasi Antarmoda untuk digunakan sebagai acuan dalam: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penyusunan DED Central Parkir Khusus (lokasi: eks pasar hewan Borobudur). Saat ini telah dialokasikan dalam Dokumen Pelaksanaan Anggaran Satuan kerja Perangkat daerah (DPA SKPD) Dinas Perhubungan Kabupaten Magelang, Nomor DPA SKPD 08/15/DPA/2018 2.09 01 18 07 5 2 dengan alokasi anggaran sebesar Rp 49.950.000.</li> <li>- Penyusunan Dokumen DED Terminal type C Borobudur dan Central Parkir Khusus Borobudur.</li> <li>- Saat ini telah dialokasikan dalam Dokumen Pelaksanaan Anggaran Satuan kerja Perangkat daerah (DPA SKPD) Dinas Perhubungan Kabupaten Magelang, Nomor DPA SKPD 08/15/DPA/2018 2.09 01 18 07 5 2 dengan alokasi anggaran sebesar Rp 49.950.000.</li> </ul> </li> <li>4. Dit. Prasarana Angk. Jalan Ditjen Hubdat, Up. PT Arun Prakasa Nomor Surat UM.102/5/6-DJPD-2019, 30 September 2019 memanfaatkan studi untuk dijadikan acuan Dalam Rangka Menyusun Studi Penyusunan Kebutuhan Titik Lokasi, DED Fasilitas Pendukung dan Intgrasi Moda Di KSPN Borobudur serta Bandara Internasional Yogyakarta.</li> </ol>	Dinas Perhubungan Kota Magelang Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah Dinas Perhubungan Provinsi DIY	KP.309/1/1-PTAM-2017	Prototype/Desain

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
13	Integrasi Pelabuhan Trisakti Banjarmasin dan Angkutan Umum Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi	Hasil studi telah diserahkan kepada Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan di Banjarmasin pada tanggal 12 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin. Telah dibuat rencana pengembangan Pelabuhan Tengkyu I yang sudah memenuhi antara lain: ruang tunggu angkutan, fasilitas ticketing, fasilitas informasi, parkir angkutan lanjutan dan lain - lain.	Ditjen Perhubungan Laut Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan Pelindo III Cabang Banjarmasin	KU.003/1/13-PTAM-2017	Prototype/Desain
14	Analisis Pelayanan Alih Moda di Pelabuhan Tengkyu I Tarakan	Hasil studi telah diserahkan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Tarakan pada tanggal 19 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Tarakan. Telah dibuat rencana pengembangan Pelabuhan Tengkyu I yang sudah memenuhi antara lain: ruang tunggu angkutan, fasilitas ticketing, fasilitas informasi, parkir angkutan lanjutan dan lain - lain.	Pemprov Kalimantan Utara		Prototype/Desain
15	Integrasi Pelabuhan Kayangan NTB dan BRT Dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi	Hasil studi telah diserahkan kepada PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) pada tanggal 30 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Kayangan NTB	Ditjen Perhubungan Laut Dinas Perhubungan Provinsi NTB	KU.003/1/10-PTAM-2017	Prototype/Desain
16	Integrasi Pelabuhan Tanjung Emas dan halte Angkutan Umum dalam rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hasil studi telah diserahkan kepada Kasi Perencanaan dan pembangunan Pelabuhan, KSOP Pelabuhan Tanjung Emas pada tanggal 14 Desember 2017 untuk dimanfaatkan dalam pengembangan integrasi moda di Pelabuhan Tanjung Emas</li> <li>2. Jarak antara terminal penumpang pelabuhan dengan halte BRT yang cukup jauh (terjauh yaitu 629 meter dengan waktu 8 menit 37 detik dan terdapat 449 meter dengan waktu 6 menit 12 detik), halte BRT telah dipindahkan/didekatkan dengan Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Emas.</li> <li>3. Ada 2 (dua) lokasi Halte BRT yang dipindahkan/didekatkan yaitu Halte BRT yang berada di depan Terminal Pelabuhan Tanjung Emas dan Halte BRT yang berada di seberang Terminal Pelabuhan Tanjung Emas.</li> <li>4. Kawasan diluar Terminal Penumpang Tanjung Emas sedang dilakukan pembangunan sehingga lokasi 2 (dua) Halte BRT yang baru memberikan keselamatan, keamanan dan kenyamanan kepada penumpang kapal yang akan melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir dengan angkutan BRT.</li> <li>5. Telah terdapat jalan akses dari dalam pelabuhan menuju Halte BRT sehingga pengguna jasa BRT tidak perlu berjalan terlalu jauh dan berputar untuk menuju halte bus BRT</li> </ol>	KSOP Pelabuhan Tanjung Emas Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	KU.003/1/7-PTAM-2017	Prototype/Desain

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
17	Integrasi Pelabuhan Penyeberangan Padangbay dengan Halte Angkutan Umum dalam Rangka Peningkatan Pelayanan Transportasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>Diserahterimakan Kepada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Padangbai Lembar pada tanggal 29 Desember 2017</li> <li>Saat ini telah dibuat masterplan untuk re design pelabuhan oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Padangbai Lembar dan direncanakan akan dikembangkan fasilitas alih moda dalam mendukung pergerakan orang di Pelabuhan Penyeberangan Padangbai</li> </ol>	Dinas Perhubungan Provinsi Bali PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Padangbai Lembar	KU 003/1/19-PTAM-2017	Prototype/Desain
<b>PENELITIAN BIDANG TRANSPORTASI JALAN DAN PERKERETAAPIAN</b>					
1	Pengembangan Jaringan Jalan Untuk Kebutuhan Mobilitas Angkutan Barang Berdasarkan Hasil Survei ATTN	Digunakan sebagai rekomendasi kebijakan terkait pengembangan jaringan jalan khususnya mobilitas angkutan barang secara nasional	Direktorat jenderal Perhubungan Darat	No. BAST : BAST.111/2017	Kebijakan
2	Studi Penerapan <i>Green Zone</i> di Wilayah Pemukiman dan Kawasan Wisata	Diimplementasikan pada tahun 2018 di kawasan wisata Ubud, Gianyar dengan Zero Parking yang selama ini menjadi permasalahan dan menyediakan angkutan umum ramah lingkungan untuk kawasan wisata tersebut. Dilakukan juga renovasi parking di kawasan Monkey Forest sebagai central parking.	Pemerintah Kabupaten Gianyar	No. BAST : PL.301/1/18-BLTD-2017	Kebijakan
3	Studi Penyusunan Rencana Induk Transportasi SARBAGITA dan KEDUNGSEPUR	Sebagai bahan penyusunan kebijakan dan strategi pengendalian pertumbuhan kawasan permukiman dan kawasan strategis di Kedungsepur	Pemerintah Provinsi Bali dan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah serta Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR	No. BAST : PL.301/1/17-BLTD-2017	Kebijakan
4	Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Kediri	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas kawasan sekolah di Kabupaten Kediri, Jawa Timur	Pemerintah Kabupaten Kediri	No. BAST : PL.301/1/4-BLTD-2017	Kebijakan
5	Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Boyolali	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas kawasan sekolah di Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah	Pemerintah Kabupaten Boyolali	No. BAST : PL.301/1/6-BLTD-2017	Kebijakan
6	Audit Jalan Guna Mengurangi Daerah Rawan Kecelakaan di Jalan Raya Kabupaten Boyolali	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan terkait program peningkatan keselamatan jalan di kabupaten Boyolali, Jawa Tengah.	Pemerintah Kabupaten Boyolali	BAST PL.301/1/7-BLTD-2017	Kebijakan
7	Kajian Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Tasikmalaya	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas kawasan sekolah di Kabupaten Tasikmalaya, Jawa Barat	Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya	BAST PL.301/1/8-BLTD-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
8	Kajian Akses Dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Tanjung Lesung Banten	Diimplementasikan dengan pengembangan pelayanan ke Tanjung Lesung oleh DAMRI	Pemerintah Provinsi Banten	BAST PL.301/1/9-BLTD-2017	Kebijakan
9	Analisis Sistem Jaringan Transportasi Kota Serang	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan terkait sistem jaringan pelayanan transportasi di kota Serang	Pemerintah Kota Serang	BAST PL.301/1/10-BLTD-2017	Kebijakan
10	Mekanisme Subsidi Angkutan Umum Bagi Pelajar di Kabupaten Pasuruan	Digunakan sebagai rekomendasi kebijakan dalam penetapan tarif angkutan umum di Kabupaten Pasuruan	Pemerintah Kabupaten Pasuruan	BAST PL.301/1/11-BLTD-2017	Kebijakan
11	Kajian Kebutuhan Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas di Kota Kendari	Digunakan sebagai rekomendasi kebijakan dalam kegiatan penyusunan kebutuhan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas di Kota Kendari	Pemerintah Kota Kendari	BAST PL.301/1/12-BLTD-2017	Kebijakan
12	Kajian Kebijakan Tarif dan Kuota Penyelenggaraan Angkutan orang tidak dalam trayek	Sebagai bahan pertimbangan dalam perumusan kebijakan Permenhub Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	No. Surat : PL.202/1/2-BLTD-2017	Kebijakan
13	Optimalisasi Terminal Tipe B di Kabupaten Siak	Digunakan sebagai bahan rekomendasi peningkatan fasilitas pelayanan terminal tipe B pada khususnya dan terminal di Kabupaten Siak pada umumnya	Pemerintah Kabupaten Siak	BAST PL.301/1/15-BLTD-2017	Kebijakan
14	Profil Transportasi Jalan dan Kereta Api di Provinsi Gorontalo	Digunakan sebagai data profil transportasi jalan dan KA di Provinsi Gorontalo	Pemerintah Provinsi Gorontalo	No. BAST : PL.301/1/13-BLTD-2017	Kebijakan
15	Studi Penyusunan Profil Transportasi Jalan dan Perkeretaapian Provinsi Bengkulu	Digunakan sebagai data profil transportasi jalan dan KA di Provinsi Gorontalo	Pemerintah Provinsi Gorontalo	No. BAST : PL.301/1/14-BLTD-2017	Kebijakan
16	Studi Evaluasi Jaringan Trayek Angkutan Umum di Kabupaten Banyuwangi	Digunakan sebagai bahan evaluasi jaringan trayek di Kabupaten Banyuwangi	Pemerintah Kabupaten Banyuwangi	No. BAST : PL.301/2/2-BLTD-2017	Kebijakan
17	Studi Aksesibilitas Menuju Destinasi Wisata di Pulau Morotai	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan terkait aksesibilitas menuju Pulau Morotai dengan angkutan umum	Pemerintah Kabupaten Morotai	No. Surat : PL.202/1/4-BLTD-2017	Kebijakan
18	Kajian Akses Dan Pelayanan Transportasi Menuju Destinasi Wisata Pantai Mandalika di Provinsi Nusa Tenggara Barat	Digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam membangun Terminal Tipe A Mandalika dan jaringan pelayanan angkutan jalan	Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Timur	No. BAST : PL.202/1/5-BLTD-2017	Kebijakan
19	Kajian Kebutuhan Angkutan Taksi di Kabupaten Tasikmalaya	Digunakan sebagai rekomendasi kebijakan terkait kebutuhan jumlah armada taksi di Kabupaten Tasikmalaya	Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya	No. BAST : PL.301/1/16-BLTD-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
20	Kajian Tindak Lanjut PM 26 Tahun 2017 di luar Tarif dan Kuota	Digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam perumusan kebijakan PM 26 Tahun 2017 tentang Revisi Aturan Angkutan Sewa Online diberlakukan dengan Masa Transisi	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	No. Surat : PL.202/1/2-BLTD-2017	Kebijakan
21	Studi Aksesibilitas Menuju Destinasi Wisata di Danau Toba	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan terkait pelayanan jasa transportasi menuju Kawasan Wisata Danau Toba serta adanya paket wisata yang disediakan oleh DAMRI dan PT. KAI	Pemerintah Provinsi Sumatera Utara	No. Surat : PL.202/1/6-BLTD-2017	Kebijakan
22	Studi Evaluasi Sosialisasi Keselamatan Transportasi di Provinsi Maluku Utara	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan terkait program penurunan angka kecelakaan lalu lintas dengan sosialisasi keselamatan transportasi	Pemerintah Provinsi Maluku Utara	No. BAST : PL.301/2/1-BLTD-2017	Kebijakan
23	Studi Penataan Parkir di Wilayah Central Business District Kota Pati	Diimplementasikan pada tahun 2018 di CBD Kabupaten Pati dengan penataan parkir di Jl. Dr. Soetomo dan Pembangunan are/ gedung parkir di kawasan Luwes.	Pemerintah Kota Pati	No. BAST : PL.301/2/6-BLTD-2017	Kebijakan
24	Studi Kelayakan Zoss Pada Ruas Jalan Pantura Kabupaten Pati	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan sekolah Kabupaten Pati	Pemerintah Kota Pati	No. BAST : PL.301/2/5-BLTD-2017	Kebijakan
25	Pengembangan Trayek Angkutan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Jember	Digunakan sebagai bahan rekomendasi kebijakan terkait tayek angkutan umum pedesaan serta pengembangan angkutan umum gratis bagi pelajar di jember	Pemerintah Kabupaten Jember	No. BAST : PL.301/1/21-BLTD-2017	Kebijakan
26	Studi Pengembangan Sistem Logistik Kabupaten Sleman Untuk Mendukung Implementasi Smart Regency	Digunakan sebagai rekomendasi kebijakan pengembangan sistem logistik di Kabupaten Sleman guna mendukung program Smart Regency	Pemerintah Kabupaten Sleman	No. BAST : PL.301/1/24-BLTD-2017	Kebijakan
27	Pengembangan Angkutan Jalan Perintis Riau	Digunakan sebagai rekomendasi kebijakan pengembangan angkutan jalan perintis di Riau	Pemerintah Provinsi Riau	No. BAST : PL.301/2/4-BLTD-2017	Kebijakan
28	Evaluasi Pemudik Sepeda Motor Pada Lebaran Tahun 2017	Digunakan sebagai bahan evaluasi penyelenggaraan angkutan lebaran serta penambahan kuota mudik gratis sepeda motor	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	No. Surat : PL.202/1/2-BLTD-2017	Kebijakan
29	Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Terminal Tipe A Mangkang Semarang, Terminal Tirtonadi Surakarta dan Terminal Bulupitu Purwokerto Pada Masa Lebaran 2017	Digunakan sebagai bahan penyusunan analisa dan evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2017 serta bahan evaluasi penyelenggaraan terminal	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	No. Surat : PL.202/1/2-BLTD-2017	Kebijakan
30	Perencanaan Jalur Sepeda di Kota Blitar	Diimplementasikan pada tahun 2018 di Kota Blitar dengan adanya jalur sepeda yang melintasi kawasan pendidikan dan program Sepeda Gratis yang ditujukan bagi pelajar SMP serta mewajibkan pelajar SMP untuk tidak menggunakan sepeda motor.	Pemerintah Kota Blitar	No. BAST : PL.301/1/19-BLTD-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
31	Studi Monitoring dan Evaluasi Terminal Tipe A Tambak Osowilangun-Surabaya, Purabaya-Sidoarjo dan Giwangan-Yogyakarta Pada Masa Angkutan Lebaran 2017	Digunakan sebagai bahan penyusunan analisa dan evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2017 serta bahan evaluasi penyelenggaraan terminal	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	No. Surat : PL.202/1/2-BLTD-2017	Kebijakan
32	Survey Transportasi Asal Tujuan Penumpang Kabupaten Sumbawa Dalam Mendukung Rencana Induk Transportasi Kab. Sumbawa	Sebagai bahan pertimbangan dalam perumusan kebijakan Peraturan Daerah Kabupaten Sumbawa Nomor 6 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kabupaten Sumbawa 2018-2027	Pemerintah Kabupaten Sumbawa	No. Surat : PL.202/1/8-BLTD-2017	Kebijakan
33	Survey Transportasi Asal Tujuan Barang Kabupaten Sumbawa Dalam Mendukung Rencana Induk Transportasi Kab. SMAR	Sebagai bahan pertimbangan dalam perumusan kebijakan Peraturan Daerah Kabupaten Sumbawa Nomor 6 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kabupaten Sumbawa 2018-2027	Pemerintah Kabupaten Sumbawa	No. Surat : PL.202/1/8-BLTD-2017	Kebijakan
34	Kajian Pengembangan Transportasi di Daerah Perbatasan Kabupaten Nunukan Provinsi Kalimantan Utara	Diimplementasikan dengan mengusulkan 5 trayek tambahan Damri dari kondisi eksisting 4 trayek Damri dan penambahan armada 2 bus Damri ber-AC	Pemerintah Provinsi Kalimantan Utara	No. Surat : PL.202/1/9-BLTD-2017	Kebijakan
35	Kajian Pengembangan Transportasi di Daerah Perbatasan Provinsi Kalimantan Barat	Diimplementasikan dengan menambah pelayanan di daerah perbatasan di Kalimantan Barat berupa bus sebanyak 6 unit bus untuk angkutan perintis dan 6 unit bus untuk angkutan komersial pada tahun 2018	Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat	No. Surat : PL.202/1/10-BLTD-2017	Kebijakan
36	Kajian Kebutuhan fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas di Kab.Brebes	Digunakan sebagai rekomendasi kebijakan terkait manajemen dan rekayasa lalu lintas di Kabupaten Brebes	Pemerintah Kabupaten Brebes	No. BAST : PL.301/1/22-BLTD-2017	Kebijakan
37	Kinerja Perngoperasian Bus BRT/Aglomerasi bantuan Pemerintah/ DAMRI/Bandung	Digunakan sebagai bahan evaluasi BRT di Bandung guna peningkatan pelayanan dna kinerja	Pemerintah Kota Bandung	No. BAST : PL.301/1/20-BLTD-2017	Kebijakan
38	Studi Subsidi Angkutan Pedesaan Kabupaten Sleman Yang Terintegrasi Dengan Angkutan Perkotaan Trans Jogja	Digunakan sebagai rekomendasi kebijakan terkait rencana integrasi 3 kecamatan di Sleman (Ngaglik, Ngemplak, dan Godean)	Pemerintah Kabupaten Sleman	No. BAST : PL.301/1/23-BLTD-2017	Kebijakan
39	Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2017 Berbasis <i>Pasanger Online Survey</i>	Digunakan sebagai bahan penyusunan analisa dan evaluasi Angkutan Lebaran Tahun 2017	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	No. Surat : PL.202/1/2-BLTD-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
<b>PENELITIAN BIDANG TRANSPORTASI LAUT, SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN</b>					
1	Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Alai Insit Kabupaten Kepulauan Meranti, Provinsi Kepulauan Riau	Pemanfaatan Dokumen Rencana Induk Pelabuhan sebagai pedoman dalam pembangunan, pengembangan dan operasional kegiatan kepelabuhanan. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan merupakan dokumen persyaratan mutlak dari ketersediaan sebuah pelabuhan.	Pemkab Kabupaten Kepulauan Meranti	NO. KU.003/4/4-BLTL-2017	Naskah Akademis
2	Studi Rencana Induk Pelabuhan Onan Runggu, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara	Pemanfaatan Dokumen Rencana Induk Pelabuhan sebagai pedoman dalam pembangunan, pengembangan dan operasional kegiatan kepelabuhanan. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan merupakan dokumen persyaratan mutlak dari ketersediaan sebuah pelabuhan.	Pemprov Sumatera Utara dan Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Naskah Akademis
3	Studi Rencana Induk Pelabuhan Sipinggian, Danau Toba, Provinsi Sumatera Utara.	Pemanfaatan Dokumen Rencana Induk Pelabuhan sebagai pedoman dalam pembangunan, pengembangan dan operasional kegiatan kepelabuhanan. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan merupakan dokumen persyaratan mutlak dari ketersediaan sebuah pelabuhan.	Pemprov Sumatera Utara, Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/4-BLTL-2017	Naskah Akademis
4	Studi Rencana Induk Pelabuhan Sungai Durian Kabupaten Sintang, Provinsi Kalimantan Barat	Pemanfaatan Dokumen Rencana Induk Pelabuhan sebagai pedoman dalam pembangunan, pengembangan dan operasional kegiatan kepelabuhanan. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan merupakan dokumen persyaratan mutlak dari ketersediaan sebuah pelabuhan.	Pemkab Sintang, Ditjen Prhubungan Darat	NO. KU.003/4/1-BLTL-2017	Naskah Akademis
5	Studi Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan Sabu Raijua, Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT)	Pemanfaatan Dokumen Rencana Induk Pelabuhan sebagai pedoman dalam pembangunan, pengembangan dan operasional kegiatan kepelabuhanan. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan merupakan dokumen persyaratan mutlak dari ketersediaan sebuah pelabuhan.	Pemprov Nusa Tenggara Timur, Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Naskah Akademis
6	Studi Rencana Induk Pelabuhan Laut Wosu, Kabupaten Morowali Utara, Provinsi Sulawesi Tengah.	Pemanfaatan Dokumen Rencana Induk Pelabuhan sebagai pedoman dalam pembangunan, pengembangan dan operasional kegiatan kepelabuhanan. Dokumen Rencana Induk Pelabuhan merupakan dokumen persyaratan mutlak dari ketersediaan sebuah pelabuhan.	Pemprov Sulawesi Tengah, Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Naskah Akademis
7	Studi Optimalisasi Program Tol Laut	Digunakan sebagai pertimbangan dalam Pengembangan Pelabuhan Laut Wayauwa di Maluku	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/1-BLTL-2017	Kebijakan
8	Studi Basic Design dan Keyplan Kapal Feeder untuk Mendukung Pelayanan Tol Laut di Wilayah Maluku Utara	studi ini merupakan lanjutan dari studi di tahun 2016, yang dilatarbelakangi oleh permintaan daerah terkait kendala dalam distribusi logistik di Kepulauan Maluku. Di tahun 2020, design studi yg telah disetujui, digunakan oleh Badan Litbang Perhubungan sebagai pedoman dalam pembangunan prototype kapal LCC yang telah disetujui penganggarannya pada tahun 2020.	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Desain

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
9	Studi Penyusunan Standar Kompetensi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Terminal Konvensional	Pada tahun 2019, BPSDM telah menindaklanjuti studi berupa pembahasan secara lebih rinci dan mendalam bersama Puslitbang LSDP dan seluruh pihak yang terkait. Pembahasan ini bertujuan untuk mempersiapkan dokumen standar untuk pelaksanaan kegiatan TKBM di pelabuhan yang rencananya akan disahkan pada tahun 2020.	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/4-BLTL-2017	Naskah Akademis
10	Kajian Resiko Pelayaran di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) didasarkan pada Data Pergerakan Lalu Lintas Kapal	diserahkan kepada KNKT dan Pemerintah Provinsi Surabaya. Menjadi bahan rekomendasi evaluasi keselamatan alur pelayaran barat surabaya dalam rangka pemanfaatan alur yang saat ini sangat padat di Surabaya	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
11	Kajian Pengembangan Pelabuhan Salakan di Kecamatan Tinangkung Kabupaten Banggai Kepulauan	diserahkan kepada pemerintah daerah sebagai acuan dalam perencanaan pengembangan pelabuhan. Saat ini sudah dilakukan penambahan fasilitas pelabuhan sesuai dengan rekomendasi hasil penelitian, seperti ruang tunggu, akses, overlay jalan lingkungan daerah pelabuhan. dikarenakan pelabuhan Salakan tidak hanya melayani penumpang, melainkan juga barang.	Ditjen Perhubungan Laut, Pemkab Banggai	NO. KU.003/4/1-BLTL-2017	Kebijakan
12	Kajian Evaluasi Lintas Penyeberangan Merak - Bakauheni	sebagai bahan evaluasi pelayanan penyeberangan lintas Merak - Bakauheni	Ditjen Perhubungan Darat	NO. KU.003/4/1-BLTL-2017	Kebijakan
13	Kajian Evaluasi Pelaksanaan Pandu Laut Dalam (Deep Sea Pilot) di Selat Malaka-Selat Singapura	sebagai bahan evaluasi dan perbaikan pelayanan pandu laut di selat Malaka-Singapura. Memberikan rekomendasi kepada Pelindo I dan telah dilaksanakan pemanduan di selat malaka.	Ditjen Perhubungan Laut,	NO. KU.003/4/1-BLTL-2017	Kebijakan
14	Kajian Pengoperasian Kapal Ro-Ro untuk Penyeberangan Lintas Jakarta - Surabaya - Lombok	sebagai acuan dalam pengoperasian kapal Ro-Ro dan menjadi rekomendasi untuk meningkatkan pelayanan kapal yang melayani Jakarta - Surabaya - Lombok	Ditjen Perhubungan Darat	NO. KU.003/4/1-BLTL-2017	Kebijakan
15	Kajian Pembangunan Pelabuhan Bagusa di Kabupaten Mamberamo Raya, Papua	sebagai acuan pembangunan prasarana transportasi di Bagusa sebagai dukungan terhadap tol laut. Saat ini, lokasi tersebut sudah dilayani oleh tol laut.	Ditjen Perhubungan Laut, Pemkab Mamberamo Raya	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
16	Kajian Kebutuhan Pengembangan Pelabuhan Regional Soasia/Goto di Kecamatan Tidore Kota Tidore Kepulauan	Sebagai acuan pengembangan pelabuhan Soasia Tidore Kepulauan untuk mendukung tol laut, saat ini sudah dilayani oleh tol laut sesuai dengan rekomendasi penelitian. Selain itu, pelabuhan ini sudah dilengkapi dengan fasilitas petikemas refer.	Ditjen Perhubungan Laut, Pemkab Tidore	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
17	Kajian Pengembangan Pelabuhan Rum di Kecamatan Tidore Utara Kota Tidore Kepulauan	Sebagai acuan pengembangan pelabuhan Rum untuk mendukung tol laut dalam pelayanan penumpang dan barang untuk melayani wilayah sekitar.	Ditjen Perhubungan Laut, Pemkab Tidore	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
18	Kajian Revitalisasi Pelabuhan Rakyat Lewoleba Kabupaten Lembata, NTT	Sebagai acuan pengembangan pelabuhan Lewolebo untuk mendukung tol laut, untuk melayani pergerakan penumpang di wilayah sekitar	Pemkab Lembata	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
19	Kajian Kebutuhan Rehabilitasi Pelabuhan Margasari di Kabupaten Tapin, Kalimantan Selatan	sebagai acuan pengembangan Pelabuhan Margasari untuk mendukung pelayanan transportasi sungai di Kabupaten Tapin. Saat ini sudah dilakukan rehabilitasi pelabuhan untuk mendukung keselamatan pelayaran di Kabupaten Tapin.	Pemkab Tapin	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
20	Kajian Usulan Pembangunan Jetty Apung di Kabupaten Rote Ndao, Provinsi Nusa Tenggara Timur	Berdasarkan hasil studi, usulan pembangunan jetty apung di Kabupaten Rote Ndao tidak direkomendasikan, dikarenakan tidak ada kegiatan sosial dan perekonomian. Sehingga sampai saat ini, pembangunan jetty apung tersebut ditangguhkan.	Pemkab Rote Ndao	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
21	Kajian Pembangunan Pelabuhan Lato di Kabuapten Flores Timur	Latar belakang studi, kurang mendukungnya kondisi Pelabuhan Larantuka dan adanya rencana pembangunan jembatan di sekitar pelabuhan tersebut. Namun proyek ini tidak termasuk dalam program Presiden. Sehingga, adanya pengusulan pemindahan pelabuhan. Berdasarkan hasil penelitian, daerah usulan pemindahan di Pelabuhan Lato masih kurang tepat untuk kapal2 kecil dikarenakan adanya gelombang dari utara, dan mengancam keselamatan kapal2 kecil. Berdasarkan aspek finansial, belum layak. berdasarkan aspek legal, Pelabuhan Lato blm masuk ke dalam dokumen RTRW. Dari aspek roadmap, blm ada pembebasan lahan untuk pelabuhan. Sehingga sampa saat ini, disikapi oleh Pemerintah Daerah untuk menangguhkan pemindahan pelabuhan Larantuka ke Pelabuhan Lato.	Ditjen Perhubungan Laut, Pemkab Flores Timur	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
22	Kajian Kebutuhan Penambahan Rute Pelayaran di Kabupaten Nagakeo, Propinsi NTT	Sebagai acuan pengembangan fasilitas pelabuhan untuk mendukung pelayanan penumpang dan barang di Kabupaten Nagakeo, selain itu rekomendasi peelitian digunakan untuk mendukung pelayanan di sektor pariwisata.	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/4-BLTL-2017	Kebijakan
23	Kajian Kelayakan Pelabuhan Mesuji untuk Masuk dalam Trayek Tol Laut	sebagai rekomendasi dalam penambahan trayek tol laut. Berdasarkan hasil studi, daerah Mesuji belum tepat dimasukkan dalam trayek tol laut. Trayek tol yang ada saat ini tidak terjadi penambahan daerah Mesuji.	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
24	Kajian Kebutuhan Peralatan Keselamatan Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tenggara Barat	sebagai acuan penyediaan fasilitas keselamatan pada kapal pelayaran rakyat di Maluku Tenggara Barat. Hasil studi juga digunakan sebagai rekomendasi evaluasi ketersediaan fasilitas keselamatan di kapal.	Ditjen Perhubungan Laut, Pemkab Maluku Tenggara	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
25	Kajian Pengembangan Pelabuhan Kelapis/Malinau untuk Kegiatan Bongkar Muat	sebagai evaluasi pengembangan pelabuhan Kelapis untuk Bongkar Muat untuk pelayanan barang, dan merupakan satu2nya pelabuhan untuk mendukung pelayanan angkutan barang dan mendukung potensi pergerakan antar Kabupaten dan antar provinsi.	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
26	Kajian Kebutuhan Perbaikan Dermaga Pelra di Kecamatan Meukek Kabupaten Aceh Selatan	sebagai acuan dalam perencanaan perbaikan dermaga pelra di Kec Meukek untuk mendukung pelayaran perintis.	Pemkab Aceh Selatan	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
27	Kajian Kemanfaatan Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kaledupa di Kabupaten Wakatobi	sebagai acuan pembangunan pelabuhan penyeberangan di Kaledupa untuk mendukung pariwisata yang selama ini dukungan infrastrukturnya masih minim.	Pemkab Wakatobi, Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
28	Kajian Kebutuhan Kapal Khusus Angkutan Ternak yang Melayani Pantai Barat Sulawesi Tengah dengan Pulau Kalimantan	sebagai acuan dalam pelayanan kapal ternak khusus angkutan ternak di Pantai Barat Sulawesi, dan saat ini sudah ada pembangunan kapal ternak yang terhubung dengan pelayanan tol laut.	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
29	Kajian Prioritas Pengembangan Pelabuhan di Pulau Bunguran Kabupaten Natuna	telah ditindaklanjuti oleh Dir Kepelembuan dalam penyusunan RIP Selat Lampa dan mengacu kepada kajian dikarenakan berdasarkan hasil penelitian direkomendasikan bahwa Pelabuhan Selat lampa menjadi prioritas pembangunan pelabuhan di Pulau Bunguran, kabupaten Natuna. Koordinasi lebih lanjut, ketika mulai pengembangan infrastruktur di pelabuhan Selat lampa dan dibutuhkan lahan tambahan, Pemerintah Daerah melalui dishub dan dinas kehutanan siap memberikan ijin pjam pakai lahan dikarenakan sekeliling daerah Pelabuhan Selat Lampa merupakan daerah kawasan hutan lindung sekunder. Tindak lanjut dri TNI, TNI akan membangun pangkalan militer di Pelabuhan Selat lampa, status sudah selesai dan beroperasi. Kementerian PU telah memberikan dukungan dalam penyediaan jalan alternatif menuju Pelabuhan Selat Lampa melalui teluk Depih yang kontur jalannya lebih landai, dikarenakan kondisi akses yang ada terjal dan kurang mendukung optimalisasi angkutan kendaraan berat.	Ditjen Perhubungan Laut, Pemprov Kepulauan Riau	NO. KU.003/4/4-BLTL-2017	Kebijakan
30	Kajian Pembangunan Kanal Cikarang Bekasi Laut (CBL)	Berdasarkan hasil peneitian, ppembangunan Kanal CBL menghadapi banyak hambatan. Baik dari sisi pendanaan maupun kondisi fisik kanal. Sehingga sampai ini, pembangunan kanal CBL masih ditangguhkan.	Pemkab Bekasi	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
31	Kajian Potret Sebaran Pelabuhan di Papua	sebagai potret pelayanan transportasi laut di Papua, dan menjadi data sebaran pelabuhan awal untuk penyusunan database sebaran pelabuhan berupa data GIS. Studi ini dilanjutkan pada tahun 2018 dan 2019 untuk kelengkapan database sebaran pelabuhan di Indonesia	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan
32	Kajian Pemberdayaan Pelayaran Rakyat	sebagai acuan dalam pemberdayaan pelayaran rakyat yang saat ini kalah bersaing. Sebaagi rekomendasi, pelayaran rakyat dapat beralih fungsi untuk menunjang pelayanan pariwisata dan mendukung feeder tol laut pada daerah kepulauan yang sulit dijangkau oleh kapal niaga maupun kapal tol laut.	Ditjen Perhubungan Laut	NO. KU.003/4/2-BLTL-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
33	Kajian Potret Sebaran Pelabuhan di Sulawesi	sebagai potret pelayanan transportasi laut di Sulawesi, dan menjadi data sebaran pelabuhan awal untuk penyusunan database sebaran pelabuhan berupa data GIS. Studi ini dilanjutkan pada tahun 2018 dan 2019 untuk kelengkapan database sebaran pelabuhan di Indonesia	Ditjen Perhubungan Laut, Ditjen Perhubungan Darat	NO. KU.003/4/3-BLTL-2017	Kebijakan
34	Kajian Pengoperasian Kapal Ro-Ro untuk Penyeberangan Lintas Jakarta – Panjang	sebagai acuan dalam pengoperasian kapal Ro-Ro dan menjadi rekomendasi untuk meningkatkan pelayanan kapal yang melayani Jakarta - Panjang	Ditjen Perhubungan Darat	NO. KU.003/4/1-BLTL-2017	Kebijakan
<b>PENELITIAN BIDANG TRANSPORTASI UDARA</b>					
1	Studi Pemilihan Tipe Pesawat Udara Dan Pembuatan <i>Hub and Spoke</i> (Pengumpul Dan Pengumpan) Bandar Udara Untuk Penurunan Disparitas Harga Logistik di Papua	Telah diaplikasikan Angkutan Perintis Kargo dengan dasar hukum PERPRES 70 Tahun 2017	DKUPPU, DBU dan Dit Angud, Pemda Prov. Papua	BAST Nomor KU.003/1/5-BLTU-2017	Kebijakan
2	Penelitian Evaluasi Kinerja Otoritas Bandar Udara I S.D. X dalam Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara;	Telah diimplementasikan dalam pemenuhan kebutuhan tenaga Inspektur penerbangan di setiap kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah I s.d. X	DBU, KaOtban Wil I s.d. X, Dit Kampen	BAST Nomor KU.003/1/6-BLTU-2017	Kebijakan
3	Penelitian Sarana dan Prasarana Serta Rute Penerbangan Penerbangan di Wilayah Jawa Bagian Selatan;	Telah diaplikasikan dalam AIRAC AIP SUPPLEMENT NR 39/17	Ditjen Perhubungan Udara, Otban Wilayah I dan III, Dit Navigasi	BAST Nomor KU.003/1/7-BLTU-2017	Kebijakan
4	Penelitian Evaluasi Kinerja Sekolah Penerbangan Sesuai dengan Casr 141 di Indonesia	Telah diimplementasikan di beberapa sekolah penerbangan untuk memenuhi kriteria operasional sekolah penerbangan.	DKUPPU, BPSDM dan Sekolah Penerbangan	BAST Nomor KU.003/1/8-BLTU-2017	Kebijakan
5	Evaluasi Fasilitas Prasarana Logistik/Kargo guna Mendukung Program Penurunan Disparitas Harga di Bandar Udara Sentani Jayapura	Telah ditindaklanjuti dengan adanya RA di Bandar Udara Sentani khususnya kargo dan didatangkannya fasilitas pemeriksaan kargo khusus untuk mobil beserta kargo.	DBU, UPBU Bandar Udara Sentani Jayapura	BAST Nomor KU.003/1/10-BLTU-2017	Kebijakan
6	Implementasi Program Keamanan Penerbangan (AOSP) pada Maskapai Garuda Indonesia, Sriwijaya Air, Lion Mentari Airlines, dan Citilink Indonesia yang Beroperasi di Bandar Udara Hang Nadim Batam	Telah diimplementasikan untuk standarisasi kurikulum sekolah aviation security guna memenuhi kebutuhan AVSEC di airline	Dit Kampen, Bandar Udara Hang Nadim Batam	BAST Nomor KU.003/1/11-BLTU-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
7	Pemenuhan Kriteria Bandar Udara Komodo Labuan Bajo untuk Peningkatan Status dari Bandar Udara Domestik menjadi Bandar Udara Internasional	Bandar Udara Komodo Labuan Bajo telah menjadi Bandar Udara Internasional	DBU dan UPBU Labuhan Bajo	BAST Nomor KU.003/1/15-BLTU-2017	NSPK/Kebijakan
8	Upgrading dan Penyesuaian Standar Peralatan Navigasi Penerbangan di Bandar Udara Sentani Jayapura dan Bandar Udara Mopah Merauke	Telah dioperasikan peralatan navigasi ADSB di Bandar Udara Sentani Jayapura	Dit Napven, AirNav	BAST Nomor KU.003/1/16-BLTU-2017	NSPK/Kebijakan
9	Evaluasi terhadap Kriteria Pesawat Udara yang mengalami Penuaan (Aging Aircraft)	Telah diimplementasikan dalam program perawatan pesawat udara yang beroperasi di Indonesia.	DKUPPU dan MRO	BAST Nomor KU.003/1/18-BLTU-2017	Kebijakan
10	Pengembangan Bandar Udara Fatmawati Soekarno Bengkulu dalam Mendukung Visit Bengkulu 2020	Telah diimplementasikan dalam pengembangan Bandar udara Fatmawati Bengkulu	DBU dan UPBU Bengkulu	BAST Nomor KU.003/1/13-BLTU-2017	Kebijakan
11	Standarisasi dan Kinerja Sekolah Penerbangan untuk Pendidikan Lalu Lintas Udara (Air Traffic Controller)	Telah ditindaklanjuti dengan standarisasi pendidikan ATC	BPSDM, AirNav, dan Dit NavPen	BAST Nomor KU.003/1/25-BLTU-2017	NSPK/Kebijakan
12	Pembangunan Bandar Udara Kulon Progo Yogyakarta Ditinjau dari Tatahan Kebandarudaraan dan Aspek Keselamatan Penerbangan	Telah diaplikasikan dalam proses pembangunan Bandar Udara NYIA	DBU, Dit KamPen, PT. AP I (Persero)	BAST Nomor KU.003/1/21-BLTU-2017	Kebijakan
13	Pembangunan Depo Pengisian Bahan Bakar Minyak untuk Pesawat Udara (DPPU) untuk Memenuhi Kebutuhan Standar Keselamatan Penerbangan di Papua	Dalam proses proposal untuk pembangunan DPPU	DBU dan Pertamina	BAST Nomor KU.003/1/20-BLTU-2017	Kebijakan
14	Pola Public-Private Partnership (PPP) dalam Pengembangan Infrastruktur Bandar Udara di Indonesia untuk Mendukung Transportasi Udara Berkelanjutan;	Sebagai bahan rekomendasi kebijakan untuk pengembangan bandar udara Pola Public-private Partnership (PPP), dan Bandar Udara Komodo Labuhan Bajo, sekarang sudah dalam pengelolaan Bandar Udara Changi - Singapura.	DBU, BAPENAS	BAST Nomor KU.003/1/12-BLTU-2017	Kebijakan
15	Pengelolaan General Aviation Terminal (GAT) di Indonesia;	Telah ditindaklanjuti dengan pengelolaan General Aviation Terminal (GAT) Bandara Ngurah Rai	DBU, PT. Angkasa Pura I (GM Bandar Udara I Gusti Ngurah Ray Denpasar)	BAST Nomor KU.003/1/19-BLTU-2017	Kebijakan

NO.	JUDUL PENELITIAN YANG DILAKUKAN MONITORING	TINDAK LANJUT PEMANFAATAN PENELITIAN	STAKEHOLDER/ USER	NO. BAST	KRITERIA PENELITIAN
16	Kebutuhan Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) dengan Pola KSO antara GMF-AA dan MMF untuk Perawatan Pesawat Udara Kategori Normal dan Komuter di Indonesia khusus Indonesia Bagian Timur;	Telah dilakukan kerja sama operasional antara GMF dan MMF dalam pengembangan MRO di Biak (Fasilitas dan SDM)	DKUPPU, GMF dan MMF	BAST Nomor KU.003/1/17-BLTU-2017	Kebijakan
17	Pengembangan Bandar Udara Adi Soemarmo Sebagai Bandar Udara Aerotropolis (Airport City).	Telah diimplementasikan dalam program pengembangan Bandar udara Adi Soemarmo	DBU, PT. Angkasa Pura I (GM Bandar Udara Adi Sumarmo)	BAST No. KU.003/1/14-BLTU-2017	Kebijakan
18	Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo Wamena di Provinsi Papua	Telah diimplemtasikan dalam PM 77 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo	Dit Angud, Pemda Prov. Papua	BAST Nomor KU.003/1/26-BLTU-2017,	Kebijakan
19	Optimalisasi Bandar Udara Adi Soemarmo Solo Melalui Peningkatan Konektivitas Antara Solo-Yogyakarta Dengan Angkutan Kereta Api Khusus Bandar Udara	Telah beroperasi kereta api khusus antara Solo dan Yogyakarta	DBU, PT. Angkasa Pura I (GM Bandar Udara Adi Sumarmo)	BAST No. KU.003/1/9-BLTU-2017	Kebijakan
20	Pemenuhan Standar Regulasi untuk Pengoperasian Pesawat Udara khususnya dalam Melaksanakan Pilot Recurrent Simulator Training	Telah diaplikasikan dengan PM 81 TAHUN 2017 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 94 Tahun 2015 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (Civil Aviation Safetyregulations P Art 91) Tentang Pengoperasian Pesawat Udara (General Operating And Flight Rules)	BPSDM dan DKUPPU	BAST Nomor KU.003/1/24-BLTU-2017	Kebijakan
<b>STUDI KEBIJAKAN PERENCANAAN TRANSPORTASI</b>					
1	Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kabupaten Boven Digoel	Peraturan Bupati Boven Digoel Nomor 11 Tahun 2018 tentang Sistem Transportasi (SISTRANAS) pada Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kabupaten Boven Digoel	Pemerintah Kabupaten Boven Digoel	No. Surat : 550/474/BUP/2019	Naskah Akademis
2	Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kabupaten Minahasa Selatan	Peraturan Bupati Minahasa Selatan Nomor 52 Tahun 2017 tentang Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) Kabupaten Minahasa Selatan	Pemerintah Kabupaten Minahasa Selatan		Naskah Akademis