



RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN TAHUN 2015 - 2019



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
JAKARTA
2019

KATA PENGANTAR

Keselamatan Transportasi Jalan merupakan bagian yang tidak dapat dilupakan dalam perencanaan transportasi darat. Karena tujuan utama dari perencanaan yang baik adalah rendahnya tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh aktifitas transportasi dan angkutan transportasi darat.

Berbagai permasalahan yang muncul dalam aktifitas transportasi dan lalu lintas angkutan jalan sungai danau dan penyeberangan diakibatkan oleh berbagai sector, yang meliputi Manusia, sarana, prasarana dan lingkungan atau mungkin sistem yang belum mendukung.

Untuk itu Direktorat Sarana Transportasi Jalan yang mempunyai tugas dan fungsi meningkatkan keselamatan transportasi darat serta mempunyai tanggung jawab dalam hal penanganannya. Berbagai kegiatan baik bersifat preventif atau resesif dilakukan dengan tujuan utama menurunkan tingkat kecelakaan transportasi jalan. Kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan lebih difokuskan pada peningkatan sumberdaya manusia di bidang keselamatan transportasi darat, peningkatan kepedulian masyarakat dalam hal keselamatan transportasi darat, berbagai monitoring yang berkaitan dengan kualitas sarana dan prasarana transportasi darat dan bantuan teknis untuk pemenuhan prasarana jalan yang berkeselamatan.

Dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan menuangkannya dalam Rencana Lima Tahunan, dari tahun 2015 s/d 2019. Rencana lima tahunan ini akan dilakukan perbaikan jika di dalam perjalanannya ada suatu rencana yang kurang sesuai. Dalam penyusunan Rencana Lima Tahunan ini didasarkan pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Sehingga apa yang dilakukan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan merupakan penjabaran dari Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan merupakan panduan bagi Direktorat Sarana Transportasi Jalan dalam menyusun program kegiatan tahun 2015 s/d 2019.

JAKARTA, 3 Juni 2019

DIREKTUR SARANA TRANSPORTASI JALAN

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'S' followed by a loop and a horizontal stroke.

SIGIT IRFANSYAH, ATD. MSc
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19651015 198803 1 002

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Mendasari Undang – Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 – 2019, dalam hal ini Direktorat Sarana Transportasi Jalan telah menyusun Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 – 2019 yang telah berlaku efektif sejak tahun 2015.

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015-2019 disusun sesuai amanah Inpres 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang menginstruksikan kepada setiap instansi pemerintah sampai tingkat eselon II telah mempunyai Perencanaan Strategis dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2014 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, yang mengamanatkan bahwa setiap Kementerian/ Lembaga diwajibkan menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) yang selanjutnya disebut Rencana Strategis Kementerian/ Lembaga (Renstra K/L), yang merupakan dokumen perencanaan kementerian/ lembaga untuk periode 5 tahun. Rencana Strategis memuat sasaran, arah kebijakan, strategi, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi kementerian/ lembaga yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional dan bersifat indikatif.

Periode perencanaan jangka menengah tahun 2015-2019 saat ini masuk dalam tahapan ke-3 dari rangkaian perencanaan jangka panjang 2005-2025. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan disusun dengan memperhatikan amanat Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019 dan menjadi rujukan dalam penyusunan rencana pembangunan jangka menengah setiap unit kerja Eselon I serta menjadi acuan dalam penyusunan rencana kerja tahunan bidang transportasi.

Dalam penyusunan Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015-2019 mengacu dan berpedoman pada peraturan perundangan antara lain :

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
3. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019;
4. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2015-2019;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP.430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 – 2019;
6. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019.

Peningkatan penanganan keselamatan jalan merupakan salah satu prioritas kebijakan Pemerintah di bidang Peningkatan penanganan keselamatan jalan merupakan salah satu prioritas kebijakan Pemerintah di bidang transportasi. Penegakan aspek keselamatan itu sendiri merupakan bagian penting dari visi Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan mempunyai nilai tambah. Tanpa adanya penegakan aspek keselamatan, maka sektor transportasi sulit untuk secara optimal memainkan peran sebagai urat nadi perekonomian, bahkan sebaliknya transportasi tanpa penegakan aspek keselamatan akan potensial menjadi beban bagi perekonomian.

Upaya penegakan keselamatan transportasi khususnya pada angkutan jalan, hingga kini masih menghadapi tantangan yang tidak ringan. Secara nasional, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas diperkirakan mencapai 2,9-3 persen secara total Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia 2010, atau setara Rp 205-220 triliun dengan total PDB Rp 7.000 triliun. Dampak pemiskinan yang timbul dari jumlah korban yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 62,5 % bagi keluarga yang ditinggalkan dan sekitar 20 % dari korban yang mengalami luka berat kehidupan keluarganya mengalami pemiskinan dan penurunan tingkat kesejahteraannya. Kerugian ini kemungkinan akan berlanjut dan bahkan akan meningkat apabila tidak dilakukan langkah-langkah yang tepat dan benar untuk mengatasi permasalahan ini.

Dalam rangka implementasi kebijakan untuk penegakan aspek keselamatan ini, Kementerian Perhubungan berpedoman pada Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK). Rencana Umum Keselamatan Transportasi Jalan ini merupakan bagian dari road map peningkatan keselamatan transportasi khususnya menyangkut transportasi jalan. Target yang diusulkan untuk dicanangkan dalam program keselamatan

transportasi jalan ini adalah : *“Menurunkan jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 50 % dan menurunkan jumlah korban luka-luka sebesar 50 % sampai dengan tahun 2020”*. Untuk pencapaian target ini koordinasi antar instansi terkait merupakan salah satu hal fundamental yang harus menjadi prioritas utama agar program dapat berjalan secara optimal.

Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015- 2019 merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, baik program yang ditangani langsung oleh Kementerian melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam hal ini Direktorat Sarana Transportasi Jalan maupun program pembangunan yang dilakukan melalui pelibatan masyarakat, maupun Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota.

Adapun penjelasan kedudukan, tugas dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah sebagai berikut :

a. Kedudukan Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah salah satu unsur pelaksana sebagian tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

b. Tugas Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Berdasar PM No 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan bahwa Direktorat Sarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan.

c. Fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan berdasarkan PM No. 122 tahun 2018, pasal 218 adalah :

- a) penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- b) penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;

- c) penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- d) penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis, dan supervisi di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- e) penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan
- f) penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.

Dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, susunan organisasi Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Sarana Transportasi Jalan pasal 219 terdiri dari:

- a. Subdirektorat Uji Tipe Kendaraan Bermotor;
- b. Subdirektorat Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
- c. Subdirektorat Manajemen Keselamatan;
- d. Subdirektorat Promosi dan Kemitraan Keselamatan; dan
- e. Subbagian Tata Usaha

1.2 PRIORITAS DAN ARAH PEMBANGUNAN DIREKTORAT PEMBINAAN KESELAMATAN

Sesuai RPJMN Tahun 2015-2019, penyediaan infrastruktur transportasi diprioritaskan untuk menjamin kelancaran aksesibilitas bagi masyarakat dengan tingkat pelayanan optimal serta harga yang terjangkau khususnya bagi masyarakat yang berpenghasilan rendah. Dalam rangka meningkatkan daya saing produk nasional, penyediaan sarana dan prasarana transportasi diprioritaskan pada terjaminnya kelancaran distribusi barang dan jasa salah satunya yaitu melakukan penataan sistem logistik nasional. Selain itu, upaya lain yang dilakukan melalui pembenahan penanganan arus barang termasuk proses intermoda antara angkutan penyeberangan dengan moda lainnya dengan tetap memperhatikan/pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan.

Memperhatikan keadaan transportasi saat ini, sesuai RPJMN 2015 – 2019 prioritas pembangunan transportasi ada beberapa sasaran dan indikator untuk 5 tahun kedepan dari aspek keselamatan transportasi:

Tabel 1.1 Sasaran dan Indikator RPJMN 2015 – 2019

NO	SASARAN	INDIKATOR
Penguatan Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan		
1.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi <i>backlog</i> maupun <i>bottleneck</i> kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda	a) Menurunnya waktu tempuh rata-rata per koridor untuk koridor utama dari 2,6 jam per 100 km menjadi 2,2 jam per 100 km pada lintas-lintas utama; b) Meningkatnya jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional dengan membangun 15 bandara baru; c) Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara; d) Peningkatan <i>On-Time Performance</i> Penerbangan menjadi 95%; e) Modernisasi sistem pelayanan navigasi penerbangan dan pelayaran; f) Meningkatnya kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan <i>feeder</i>; g) Pembangunan dan pengembangan 163 Pelabuhan non komersial sebagai sub <i>feeder</i> tol laut;

NO	SASARAN	INDIKATOR
		h) <i>Dwelling Time</i> pelabuhan; i) Pembangunan 50 kapal perintis dan terlayannya 193 lintas angkutan laut perintis; j) Meningkatnya jumlah barang dan penumpang yang dapat diangkut oleh kereta api melalui pembangunan jalur KA minimal sepanjang 3.258 kilometer; k) Terhubungkannya seluruh lintas penyeberangan sabuk Utara, Tengah, dan Selatan serta poros-poros penghubungnya melalui pembangunan/ pengembangan 65 pelabuhan penyeberangan dan pengadaan 50 unit kapal penyeberangan; l) Meningkatnya peran angkutan sungai dan danau melalui pembangunan dermaga sungai dan danau di 120 lokasi.
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung konektivitas nasional, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global	a) Meningkatnya pangsa pasar yang diangkut armada pelayaran niaga nasional melalui penguatan regulasi hingga 20% dan memberikan kemudahan swasta dalam penyediaan armada kapal; b) Meningkatnya jumlah armada pelayaran niaga nasional yang berumur <25 tahun hingga 50% serta meningkatnya peran

NO	SASARAN	INDIKATOR
		armada pelayaran rakyat;
		c) Terselenggaranya pelayanan <i>Short Sea Shipping</i> yang terintegrasi dengan moda lainnya;
		d) Meningkatnya peran serta sektor swasta dalam pembangunan transportasi melalui KPS atau investasi langsung;
		e) Terpisahkannya fungsi operator dan regulator serta pemberdayaan dan peningkatan daya saing BUMN transportasi;
		f) Meningkatnya SDM transportasi yang bersertifikat menjadi 2 kali lipat dibandingkan kondisi <i>baseline</i> ;
		g) Terhubungkannya konektivitas nasional dengan konektivitas global melalui penyelenggaraan pelayanan transportasi lintas batas negara;
		h) Termanfaatkannya hasil industri transportasi nasional.
3.	Meningkatnya tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi	a) Menurunnya angka fatalitas korban kecelakaan transportasi jalan hingga 50 persen dari kondisi <i>baseline</i> ; b) Menurunnya rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan

NO	SASARAN	INDIKATOR
		AOC 135 menjadi kurang dari 3 kejadian/1 juta <i>flight cycle</i>; c) Menurunnya jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut menjadi kurang dari 50 kejadian/tahun; d) Menurunnya rasio angka kecelakaan kereta api dari 0,025 kecelakaan per 1 juta-km perjalanan kereta api; e) Tersedianya informasi dan sistem data tingkat keselamatan infrastruktur jalan nasional dan provinsi yang mutakhir setiap tahunnya.
4.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) di sektor transportasi	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) sebesar 2,982 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi darat, 15,945 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi udara, dan 1,127 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi perkeretaapian hingga tahun 2020 melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim
5.	Tersedianya layanan transportasi serta komunikasi dan informatika di perdesaan, perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya	a) Meningkatnya sistem jaringan dan pelayanan transportasi perdesaan; b) Terselenggaranya pelayanan transportasi perintis secara terpadu.

NO	SASARAN	INDIKATOR
Pembangunan Transportasi Umum Massal Perkotaan		
6.	Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan	a) <i>Modal share</i> (pangsa pasar) angkutan umum perkotaan di kota megapolitan/metropolitan/besar minimal 32 %;
		b) Jumlah kota yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis jalan dan/atau kereta api minimal 34 kota.
7.	Meningkatkan kinerja lalu lintas jalan Perkotaan	Meningkatnya kecepatan lalu lintas jalan nasional di kota-kota metropolitan/besar menjadi minimal 20 km/jam.
8.	Meningkatkan aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi Perkotaan	a) Penerapan pengaturan persimpangan dengan menggunakan teknologi informasi (ATCS) di seluruh ibukota propinsi;
		b) Penerapan ATCS di kota yang telah menerapkan system angkutan massal perkotaan berbasis bus (BRT) dan kota sedan g/besar yang berada di jalur logistik nasional, serta <i>Automatic Train Protection (ATP)</i> pada jaringan kereta api perkotaan;
		c) Penerapan skema pembatasan lalu lintas di kota-kota besar/metropolitan.

1.3 PERUBAHAN LINGKUNGAN STRATEGIS

Dalam 2 (dua) tahun terakhir perjalanan Kementerian Perhubungan dala Kabinet Kerja Presiden Joko Widodo telah terjadi perkembangan kebijakan dan perubahan lingkungan

strategis yang terjadi, dimana hal ini telah mendorong adanya kebutuhan untuk melakukan penajaman dan penyempurnaan maupun evaluasi terhadap kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya, baik untuk jangka pendek, menengah maupun jangka panjang guna meningkatkan kualitas pelayanan, keselamatan dan keamanan jasa transportasi kepada masyarakat selaku pengguna jasa transportasi.

1. Perubahan lingkungan strategis yang mendasari dilakukannya tinjau ulang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2015 – 2019 antarlai sebagai berikut: percepatan dari pemerintah dalam penyediaan insfrastruktur yang bertujuan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mensejahterakan rakyat melalui penerbitan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek strategis Nasional;
2. Terjadinya perubahan kewenangan antara Pemeritah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan prasarana dan sarana transportasi berkenaan dengan diberlakukannya UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah;
3. Berkembangnya penggunaan sistem informasi dan teknologi dalam mendukung penyelenggaraan transportasi serta munculnya penyedia aplikasi penyedia layanan transportasi khususnya untuk wilayah perkotaan;
4. Makin berkembangnya wilayah perkotaan dengan meningkatnya pertumbuhan permintaan perjalanan yang mengakibatkan permasalahan dalam transporatsi perkotaan karena tidak seimbangnya antara permintaan dan penyediaan sarana dan prasarana transportasi;
5. Upaya pemerataan tingkat kesejahteraan rakyat dan menghilangkan kesenjangan antara Wilayah Timur dengan Wilayah Barat Indonesia sehingga membutuhkan pengembangan insfrastruktur transportasi yang makin massif sebagai upaya peningkatan konektivitas dan aksesibilitas antar wilayah terutama untuk wilayah terluar, terdepan dan rawan bencana;
6. Terjadinya proses penataan kelembagaan di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan sebagai perwujudan amanah peraturan perundang – undangan dan dalam rangka efektifitas penyelenggaraan insfrastruktur sektor perhubungan darat;
7. Keterbatasan anggaran tiap tahun yag masih jauh dari indikasi kebutuhan anggaran yang tercantum di dalam renstra sehingga berdampak pada pencapaian target pembangunan infrastruktur perhubungan darat;

8. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

Dengan adanya perubahan lingkungan strategis tersebut, dibutuhkan adanya penyempurnaan dari Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan , dalam hal ini merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan .

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGI

2.1 VISI DAN MISI PRESIDEN

Presiden Joko Widodo menetapkan Visi dan Misi pembangunan Tahun 2015-2019 yang secara politik menjadi bagian dari tujuan tercapainya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Adapun visi pembangunan Tahun 2015-2019 adalah: “Terwujudnya Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”. Sedangkan upaya untuk mewujudkan visi tersebut adalah melalui 7 Misi Pembangunan, yaitu:

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;
2. Mewujudkan masyarakat maju, berkeimbangan dan demokratis berlandaskan negara hukum;
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim;
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju, dan sejahtera;
5. Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing;
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional;
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

2.2 AGENDA PRIORITAS PEMBANGUNAN (NAWA CITA)

Agenda prioritas pembangunan ini dimaksudkan untuk menunjukkan prioritas program pembangunan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Adapun kesembilan agenda prioritas pembangunan yaitu:

1. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara;
2. Membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis dan terpercaya;
3. Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan;

4. Memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya;
5. Meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia;
6. Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional;
7. Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik;
8. Melakukan revolusi karakter bangsa;
9. Memperteguh kebhinekaan dan memperkuat restorasi sosial Indonesia.

2.2.1 Sasaran Pembangunan Nasional

Dalam rangka mewujudkan Visi dan Misi Presiden maka visi dan misi tersebut dijabarkan menjadi sasaran pembangunan nasional beserta indikator sektor transportasi yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, sebagaimana pada tabel berikut ini.

Tabel 2.1
Sasaran dan Indikator RPJMN Tahun 2015-2019

NO.	SASARAN	INDIKATOR
Penguatan Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan		
1.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi <i>backlog</i> maupun <i>bottleneck</i> kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda	a) Menurunnya waktu tempuh rata-rata per koridor untuk koridor utama dari 2,6 jam per 100 km menjadi 2,2 jam per 100 km pada lintas-lintas utama; b) Meningkatnya jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional dengan membangun 15 bandara baru; c) Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara; d) Peningkatan <i>On-time Performance</i> Penerbangan menjadi 95%; e) Modernisasi sistem pelayanan navigasi penerbangan dan pelayaran; f) Meningkatnya kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan <i>feeder</i> ; g) Pembangunan dan pengembangan 163 Pelabuhan non komersial sebagai sub <i>feeder</i> tol laut; h) <i>Dwelling time</i> pelabuhan; i) Pembangunan 50 kapal perintis dan terlayannya 193 lintas angkutan laut perintis;

NO.	SASARAN	INDIKATOR
		j) Meningkatnya jumlah barang dan penumpang yang dapat diangkut oleh kereta api melalui pembangunan jalur KA minimal sepanjang 3.258 kilometer; k) Terhubungkannya seluruh lintas penyeberangan sabuk Utara, Tengah, dan Selatan serta poros – poros penghubungnya melalui pembangunan/ pengembangan 65 pelabuhan penyeberangan dan pengadaan 50 unit kapal penyeberangan; l) Meningkatnya peran angkutan sungai dan danau melalui pembangunan dermaga sungai dan danau di 120 lokasi.
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung konektivitas nasional, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global	a) Meningkatnya pangsa pasar yang diangkut armada pelayaran niaga nasional melalui penguatan regulasi hingga 20% dan memberikan kemudahan swasta dalam penyediaan armada kapal; b) Meningkatnya jumlah armada pelayaran niaga nasional yang berumur <25 tahun hingga 50% serta meningkatnya peran armada pelayaran rakyat; c) Terselenggaranya pelayanan <i>Short Sea Shipping</i> yang terintegrasi dengan moda lainnya; d) Meningkatnya peran serta sektor swasta dalam pembangunan transportasi melalui KPS atau investasi langsung; e) Terpisahkannya fungsi operator dan regulator serta pemberdayaan dan peningkatan daya saing BUMN transportasi; f) Meningkatnya SDM transportasi yang bersertifikat menjadi 2 kali lipat dibandingkan kondisi <i>baseline</i>; g) Terhubungkannya konektivitas nasional dengan konektivitas global melalui penyelenggaraan pelayanan transportasi lintas batas negara; h) Termanfaatkannya hasil industri transportasi nasional.
3.	Meningkatnya tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi	a) Menurunnya angka fatalitas korban kecelakaan transportasi jalan hingga 50 persen dari kondisi <i>baseline</i>; b) Menurunnya rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 menjadi kurang dari 3 kejadian/1 juta <i>flight cycle</i>; c) Menurunnya jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut menjadi kurang dari 50 kejadian/tahun; d) Menurunnya rasio angka kecelakaan kereta api dari 0,025 kecelakaan per 1 juta-km perjalanan kereta api;

NO.	SASARAN	INDIKATOR
		e) Tersedianya informasi dan sistem data tingkat keselamatan infrastruktur jalan nasional dan provinsi yang mutakhir setiap tahunnya.
4.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) di sektor transportasi	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) sebesar 2,982 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi darat, 15,945 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi udara, dan 1,127 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi perkeretaapian hingga tahun 2020 melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim.
5.	Tersedianya layanan transportasi serta komunikasi dan informatika di perdesaan, perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya	a) Meningkatnya sistem jaringan dan pelayanan transportasi perdesaan; b) Terselenggaranya pelayanan transportasi perintis secara terpadu.
Pembangunan Transportasi Umum Massal Perkotaan		
6.	Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan	a) <i>Modal share</i> (pangsa pasar) angkutan umum perkotaan di kota megapolitan/metropolitan/besar minimal 32 %; b) Jumlah kota yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis jalan dan/atau kereta api minimal 34 kota.
7.	Meningkatkan kinerja lalu lintas jalan Perkotaan	Meningkatnya kecepatan lalu lintas jalan nasional di kota-kota metropolitan/besar menjadi minimal 20 km/jam.
8.	Meningkatkan aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi Perkotaan	a) Penerapan pengaturan persimpangan dengan menggunakan teknologi informasi (ATCS) di seluruh ibukota propinsi; b) Penerapan ATCS di kota yang telah menerapkan system angkutan massal perkotaan berbasis bus (BRT) dan kota sedang/besar yang berada di jalur logistik nasional, serta <i>Automatic Train Protection (ATP)</i> pada jaringan kereta api perkotaan; c) Penerapan skema pembatasan lalu lintas di kota-kota besar/metropolitan.

2.2.2 Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

Sesuai rumusan sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014, maka sasaran pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dijabarkan dalam 3 aspek yaitu (i) keselamatan dan keamanan, (ii) pelayanan transportasi, dan (iii) kapasitas transportasi sesuai tugas dan tupoksi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

- **Handal** diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh pelosok tanah air;
- **Berdaya Saing** diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif;
- **Nilai tambah** diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national security dan sovereignty*) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*).

Adapun sasaran pembangunan infrastruktur transportasi Tahun 2015-2019, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi, meliputi:

- a. Menurunnya angka kecelakaan transportasi;
- b. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

2. Pelayanan Transportasi

Aspek pelayanan transportasi, meliputi:

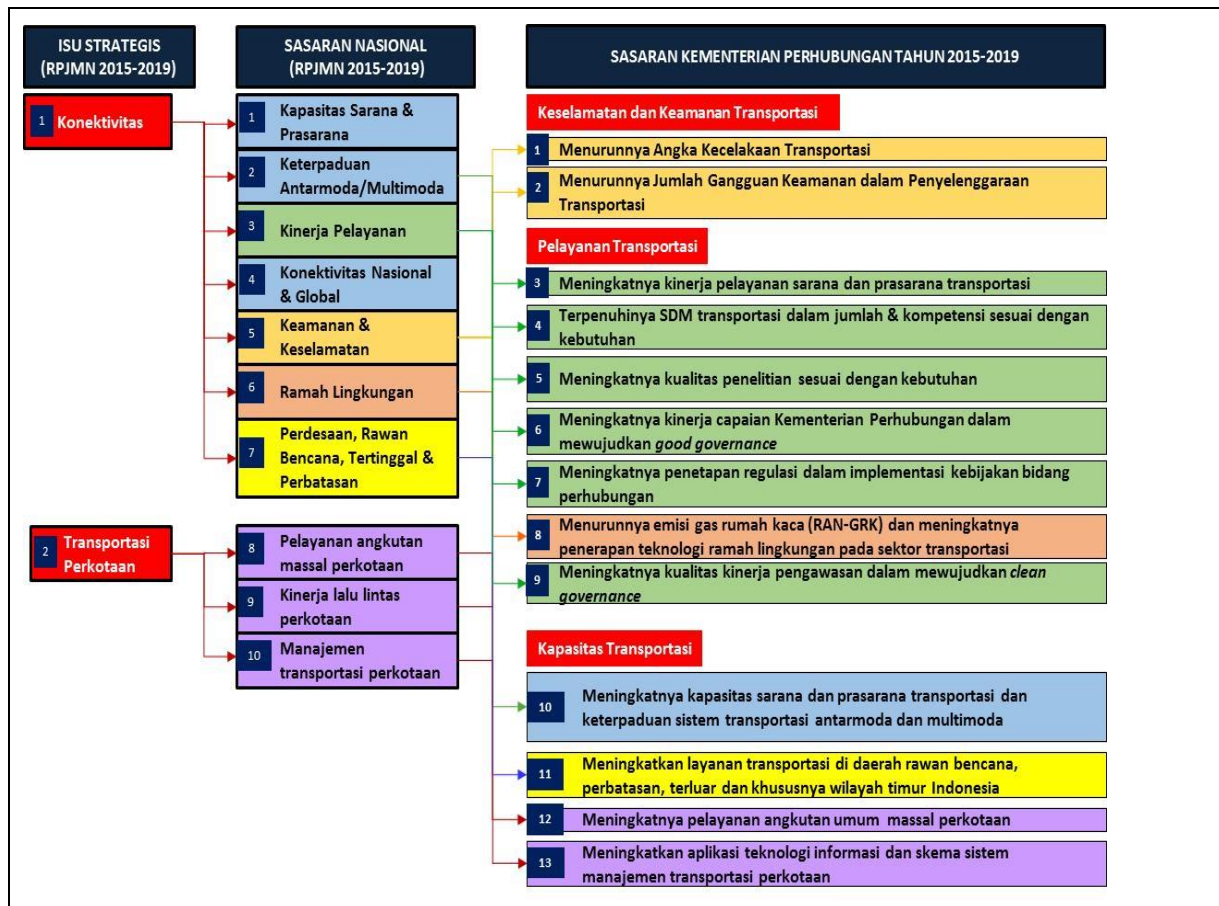
- a. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;
- b. Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan;
- c. Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan;
- d. Meningkatnya kinerja capaian Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*;
- e. Meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan;
- f. Menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi;
- g. Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam mewujudkan *clean governance*.

3. Kapasitas Transportasi

Aspek kapasitas transportasi, meliputi:

- a. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda;
- b. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang;
- c. Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan khususnya wilayah timur Indonesia;
- d. Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan;
- e. Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan.

Sasaran pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Hal ini tentunya memiliki keselarasan dan interkoneksi yang memberikan pemahaman bahwa sasaran pembangunan nasional dapat dijabarkan kembali menjadi sasaran pada Kementerian Perhubungan yang secara khusus difokuskan pada perencanaan dan pembangunan transportasi. Secara lebih jelasnya korelasi antara sasaran pembangunan nasional dengan sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 sebagaimana pada diagram berikut ini.



Gambar 2.1

Sinkronisasi Sasaran RPJMN Tahun 2015-2019 Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

Interkoneksi antara isu strategis dan sasaran Kementerian Perhubungan diperlukan sebagai dasar dalam mengidentifikasi alur pikir perencanaan pembangunan transportasi tahun 2015-2019, sehingga hubungan linearitas antara isu strategis dan sasaran pembangunan transportasi ke depan dapat terarah dan sejalan dengan agenda prioritas pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, sehingga sasaran Kementerian Perhubungan memiliki interkoneksi secara langsung dengan 9 (sembilan) agenda prioritas nasional (Nawa Cita). Hal ini memberikan konsekuensi logis dalam bidang transportasi bahwa konsep perencanaan dan pendekatan pembangunan bidang transportasi akan mendukung 9 (sembilan) agenda prioritas nasional selama 5 (lima) tahun ke depan. Pendekatan isu strategis transportasi dalam perumusan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 menjadi penting untuk lebih menata dan mengelola transportasi dengan baik, serta berbasis pendekatan multidimensi/multisektor termasuk dalam hal ini kaitannya dengan aspek tata ruang, gender, sosial, lingkungan, dan budaya. Pendekatan tersebut akan membawa sinergitas pembangunan transportasi secara lebih terpadu, mewujudkan

pembangunan dan penanganan permasalahan transportasi secara lebih komprehensif dan membawa perubahan pada karakteristik masyarakat, maupun perilaku masyarakat dalam menggunakan dan memelihara sarana dan prasarana transportasi secara lebih baik dan bijaksana. Demikian juga Pemerintah menjadi bagian penting sebagai pihak yang akan selalu hadir dalam mengupayakan pembangunan dan pengembangan transportasi untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

2.2.3 SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

2.2.3.1 Sasaran Prioritas

1. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat.
2. Meningkatnya kecukupan dan keandalan penyediaan sarana dan prasarana transportasi darat untuk meningkatkan konektivitas serta kinerja layanan;
3. Pemenuhan kebutuhan jumlah, kesesuaian kompetensi, serta penyeberan SDM aparatur perhubungan darat agar mampu menjalankan tugas, fungsi, dan kewenangan dengan baik dan benar;
4. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat yang berkelanjutan;
5. Terwujudnya transportasi darat yang berkeadilan, yang menjangkau seluruh wilayah NKRI, terjangkau oleh semua golongan ekonomi dan sosial, terutama oleh kaum berkebutuhan khusus dan responsif gender;
6. Meningkatnya Penggunaan Teknologi yang Efisien dan Ramah Lingkungan Di Bidang Transportasi Darat;
7. Pengembangan transportasi darat yang adaptif terhadap perubahan iklim dan bencana;
8. Meningkatnya ketersediaan regulasi di bidang Perhubungan Darat.

2.2.3.2 SasaranStrategis/Program

1. Menguatnya konektivitas nasional melalui peningkatan aksesibilitas, kapasitas dan keterpaduan jaringan transportasi darat;
2. Meningkatnya keselamatan sektor transportasi darat;
3. Meningkatnya jumlah sarana transportasi darat yang memenuhi kriteria kinerja (SPM) yang ditetapkan;
4. Meningkatnya kualitas dan kinerja SDM di bidang perhubungan darat;
5. Meningkatnya peran angkutan umum perkotaan;
6. Meningkatnya aplikasi skema manajemen transportasi perkotaan;
7. Meningkatnya akuntabilitas kinerja dan pengelolaan keuangan di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat.

2.2.3.3 Prioritas

Pembangunan Perhubungan Darat tahun 2015-2019, dititikberatkan kepada pemeliharaan, rehabilitasi dan peningkatan pembangunan angkutan jalan, angkutan perkotaan, angkutan sungai, danau dan penyeberangan dengan prioritas sebagai berikut:

1. Peningkatan Konektivitas melalui Pengembangan Sarana dan Prasarana pada Jaringan Lintas Penyeberangan;
2. Peningkatan Kapasitas Jaringan Penyeberangan pada Lintas Utama Mengikuti Perkembangan Peningkatan Kapasitas Jaringan Jalan;
3. Mendorong Pengembangan *Short Sea Shipping* untuk Mengurangi Beban Lalu Lintas Jalan;
4. Pembangunan dan Pengembangan angkutan BRT di Seluruh Kota Besar;
5. Implementasi Teknologi ATCS (*Area Traffic Control System*);
6. Peningkatan Pemanfaatan Angkutan Sungai dan Danau;
7. Peningkatan Subsidi Keperintisan Angkutan Jalan dan Penyeberangan;
8. Pembangunan Fasilitas Integrasi Moda;
9. Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat Melalui Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK).

2.2.3.4 Strategi

Di dalam mewujudkan visi dan menjalankan misi, serta mencapai tujuan dan sasaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan seperti tersebut di atas, ditempuh melalui 2 (dua) strategi pokok pembangunan perhubungan darat, yaitu:

1. Strategi Pemulihan dan Penataan Penyelenggaraan Perhubungan Darat

Strategi Pembangunan perhubungan darat diarahkan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam kerangka penyediaan aksesibilitas jasa perhubungan darat kepada masyarakat baik di seluruh pelosok tanah air maupun di manca negara. Pembangunan perhubungan darat dilaksanakan dengan berpedoman kepada 7 (tujuh) pilar sebagai berikut:

- a. Pembangunan perhubungan darat dilakukan berdasarkan penerapan prinsip ekonomi dalam rangka memaksimalkan manfaat dan meminimumkan biaya dengan penggunaan asumsi yang rasional dan variabel-variabel ekonomi yang signifikan, sehingga dapat menghasilkan pengembalian biaya (*cost recovery*), baik dalam jangka pendek, menengah, maupun jangka panjang;
- b. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial dan budaya masyarakat, sehingga hasil pembangunan

perhubungan darat memiliki dayaguna yang tinggi bagi seluruh lapisan masyarakat;

- c. Pembangunan perhubungan darat difokuskan kepada segmen-segmen tertentu dalam rangka menunjang kegiatan sektor-sektor lain yang memiliki kontribusi besar dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memberdayakan daerah;
- d. Pembangunan perhubungan darat dilaksanakan dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, keadilan, kepastian hukum dan kelestarian lingkungan dalam rangka mewujudkan pembangunan nasional yang berkelanjutan (*sustainable development*);
- e. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan orientasi peningkatan pelayanan kepada masyarakat melalui mekanisme pasar dan campur tangan pemerintah dalam rangka meminimalisasi kegagalan pasar (*market failure*);
- f. Pembangunan perhubungan darat dilakukan sesuai dengan arah pengembangan sosial dan ekonomi yang diadopsi dalam perencanaan makro nasional, perencanaan sektoral, perencanaan daerah dan penganggaran secara realistik dan rasional;
- g. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan mengikutsertakan masyarakat (sektor swasta) untuk berperan aktif dalam penyelenggaraan dan melakukan pengawasan baik pada skala kecil, menengah, maupun skala besar.

2. Strategi Peningkatan Konektivitas Nasional

Strategi Pembangunan Perhubungan Darat diarahkan untuk meningkatkan konektivitas nasional yang bersinergi dengan konektivitas ASEAN melalui pengembangan infrastruktur sektor transportasi pada 6 (enam) koridor ekonomi yang didukung SDM dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan.

Ada 8 (delapan) strategi yang dapat diimplementasikan dalam menunjang peningkatan konektivitas nasional di sektor perhubungan darat sebagai berikut:

a. Strategi I

1) Penyusunan Rencana Umum LLAJ;

2) Pembenahan Pelayanan AKAP.

- Pembenahan Permasalahan Terminal Bayangan dan Pengaturan *Pool* Bus dalam Kota.
- Melakukan Pengembangan, Menyelenggarakan dan Mengelola Sistem Informasi dan Komunikasi di Bidang Sarana dan Prasarana LLAJ.

- 3) Mewujudkan konektivitas sabuk utara melalui pembangunan pelabuhan penyeberangan untuk menghubungkan lintas.
- 4) Mengoptimalkan dan merevitalisasi Peran Jaringan Pelayanan dan Prasarana Angkutan Sungai dan Danau;
- 5) Mengoptimalkan Peran Jaringan Pelayanan dan Prasarana Transportasi Jalan

b. Strategi II

- 1) Mewujudkan dan meningkatkan keandalan dan kelaikan armada.
- 2) Sinkronisasi jaringan pelayanan AKAP dengan AKDP dan angkutan lokal untuk perjalanan dalam pulau.
 - Pembenahan (dan sinkronisasi) jaringan pelayanan AKAP;
 - Pengaturan (pembagian peran) pool bus di dalam kota.
- 3) Mewujudkan keterpaduan pelayanan/operasi dan rencana pengembangan transportasi darat dengan moda transportasi lainnya.
 - Menyediakan fasilitas transfer antar moda yang memadai (penumpang dan barang);
 - Menyediakan akses pelabuhan (penyeberangan dan angkutan sungai) yang memadai;
 - Pengembangan *short sea shipping* di jalur pantura Pulau Jawa untuk mengurangi beban angkutan jalan.
- 4) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan jalan:
 - Pengadaan rambu dan marka jalan;
 - Pengawasan dan pemeliharaan rambu dan marka jalan.
- 5) Mewujudkan perlakuan khusus di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit;
- 6) Mewujudkan sistem logistik nasional yang efisien dan efektif.
 - Mengoptimalkan fungsi/peran jembatan timbang.
 - Mengembangkan jaringan (trayek) pelayanan dan simpul (terminal dan *handling system*) angkutan barang.
- 7) Mewujudkan jalan berkeselamatan;
- 8) Melaksanakan RUNK lalu lintas dan angkutan jalan dengan berkoordinasi bersama stakeholder terkait.

c. Strategi III

- 1) Meningkatkan peran angkutan umum massal perkotaan.
 - Menyusun struktur kelembagaan dan strategi pendanaan penyelenggaraan angkutan umum yang disesuaikan dengan karakter wilayah perkotaan termasuk mekanisme subsidi dan pentarifan;
 - Pembenahan (re-routing) trayek dan insentif terhadap pelayanan angkutan umum.
- 2) Meningkatkan atau mengoptimalkan pemanfaatan jaringan prasarana jalan.
 - Mengurangi gangguan samping;
 - Pengaturan operasi roda 2 dan kendaraan tidak bermotor;
 - Pengaturan rute angkutan barang;
 - Penertiban parker di badan jalan.
- 3) Mempromosikan tertib berlalu lintas (pembenahan perilaku berlalu lintas, promosi keselamatan berlalu lintas).

d. Strategi IV

- 1) Membangun dan mengembangkan sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan;
- 2) Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, pemilik dan/atau Pegemudi Kendaraan Bermotor yang beroperasi di jalan dalam menjaga kelestarian lingkungan.
- 3) Menyiapkan rancangan Peraturan Pemerintah.
 - Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - Pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan hidup di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - Sanksi administratif terhadap pelanggaran ketentuan mengenai dampak lingkungan LLAJ;
 - Tata cara, persyaratan dan prosedur penanganan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan yang diakibatkan oleh Kendaraan Bermotor.

e. Strategi V

- 1) Mereview dan melengkapi regulasi bidang transportasi darat terkait isu kerjasama pemerintah-swasta dan pendanaan;
- 2) Menyusun strategi pendanaan (dan kerjasama dengan pihak swasta) dalam penyelenggaraan transportasi darat.

f. Strategi VI

- 1) Menyelesaikan tugas penyusunan produk kebijakan, NSPK dan regulasi (rancangan peraturan pemerintah) bidang transportasi darat;
- 2) Pemberdayaan Forum LLAJ;
- 3) Orientasi pengembangan Transportasi Darat ke luar Jawa (terutama Indonesia bagian timur) sebagai upaya mengatasi disparitas kinerja pelayanan transportasi darat;
- 4) Mengembangkan dan mengoptimalkan angkutan sungai, terutama di Sumatera, Kalimantan dan Papua.

g. Strategi VII

- 1) Mengembangkan angkutan perintis melalui subsidi untuk melayani daerah tertinggal atau pelosok dan pulau-pulau terluar.

h. Strategi VIII

- 1) Menyiapkan rancangan Peraturan Pemerintah tentang pengembangan industri dan teknologi Prasarana LLAJ;
- 2) Melanjutkan pembahasan rancangan Peraturan Pemerintah tentang standar pelayanan dan persaingan yang sehat dalam industri jasa angkutan umum;
- 3) Pengembangan sistem informasi jaringan pelayanan transportasi darat (AKAP dan ASDP);
- 4) Pengembangan industri dan teknologi diarahkan pada pengembangan industri berbahan baku lokal.

2.3 SASARAN DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN

Program sarana transportasi jalan dapat dilakukan dalam jangka pendek, jangka menengah, maupun jangka panjang. Program jangka pendek biasanya bersifat kuratif, selama ini pengujian kendaraan bermotor masih menggunakan sistem manual, dimana semua data teknis kendaraan bermotor dan hasil pengujian masih ditulis dengan tangan dan dicatat dalam bentuk blangko dan penulisan buku uji masih dilakukan secara manual, hal inilah yang memungkinkan terjadinya penyimpangan data hasil pengujian kendaraan bermotor. Disamping itu jumlah data yang ada semakin banyak dan dalam hal pengambilan data pun tidak cepat dan akurat. Untuk mengatasi permasalahan tersebut perlu dilakukan perubahan terkait pengujian kendaraan bermotor, penggunaan Sistem Informasi Manajemen (SIM) dan Kartu Uji atau Smart Card (pengganti buku uji) dan stiker (pengganti plat uji) agar terintegrasi. Guna Pengembangan Teknologi dan Informasi Pengujian

Kendaraan Bermotor melalui Sistem Online yang lebih efisien maka dibutuhkan perangkat yang memadai agar lebih cepat dan tepat.

Dalam upaya meningkatkan pelayanan yang efisien dan efektif serta meningkatkan kualitas dan kuantitas pengujian kendaraan bermotor dibutuhkan pengembangan teknologi dan informasi untuk pengujian kendaraan bermotor yang lebih baik dan terintegrasi, hal ini dimaksudkan agar setiap saat dibutuhkan penyampaian data administrasi pengujian kendaraan bermotor, dapat lebih cepat dan akurat seiring dengan kemajuan teknologi informasi. Sistem Informasi Manajemen (SIM) PKB adalah sebuah software aplikasi yang digunakan untuk mendata dan membuat laporan dari data-data yang dibutuhkan, serta memberikan monitoring dan analisa data sehingga dapat mengambil keputusan dan kebijakan-kebijakan yang benar. Dengan dibangunnya aplikasi online berbasis teknologi internet diharapkan dapat mempermudah pencatatan dibendahara penerima atas Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Program jangka pendek merupakan program yang sederhana dan membutuhkan penanganan secara teknis. Semakin panjang waktu program maka program akan menjadi semakin kompleks dan melibatkan banyak disiplin ilmu (multi disiplin). Program pengembangan teknologi dan informasi untuk pengujian kendaraan bermotor dimaksud dengan mempertimbangkan beberapa faktor :

1. Sebagai bentuk akuntabilitas, dengan merujuk pada justifikasi untuk pencapaian hasil nyata suatu pengujian;
2. Memenuhi pelaporan pelaksanaan pengujian, jika suatu program akan dipertanggungjawabkan tentu dibutuhkan rincian secara detail dan transparan terkait pelaksanaan pengujian;
3. Dapat mengetahui kinerja dan hasil kerja yang sedang atau telah dilakukan baik dalam tahap proses, hasil dan dampak pelaksanaan pengujian;

Dari pertimbangan-pertimbangan di atas, disusun beberapa strategi untuk mencapai tujuan dan target yang telah ditetapkan. Strategi-strategi tersebut ada yang bersifat mengarah secara langsung pada target, dan ada pula yang bersifat memperbaiki berbagai sistem dukungan (misalnya: asuransi, SIM, data, dan sebagainya) dan mengubah budaya masyarakat yang secara fundamental akan membantu pencapaian target secara lebih

berkelanjutan, meskipun akan tercapai dalam jangka waktu yang lebih lama.

Program keselamatan transportasi jalan dapat dilakukan dalam jangka pendek, jangka menengah, maupun jangka panjang. Program jangka pendek biasanya bersifat kuratif, misalnya bagaimana cara penanganan korban kecelakaan (*emergency services*), lebih cepat ditangani, atau lebih cepat bisa sampai di rumah sakit. Program jangka menengah lebih menekankan pada bagaimana pencegahan luka (*passive safety*). Sedangkan untuk program jangka panjang lebih bersifat preventif, yaitu bagaimana kecelakaan dapat dicegah (*active safety*) dan yang diinginkan yaitu tidak terjadi kecelakaan, namun itu sangat sulit. Oleh karena itu diperlukan suatu proteksi atau perlindungan terhadap pemakai jalan menciptakan lingkungan yang selamat (tidak terjadi kecelakaan) tentunya membutuhkan biaya yang mahal.

Program jangka pendek merupakan program yang sederhana dan membutuhkan penanganan secara teknis. Semakin panjang waktu program maka program akan menjadi semakin kompleks dan melibatkan banyak disiplin ilmu (multi disiplin). Keselamatan jalan pada intinya terdapat 3 (tiga) pilar yaitu terkait dengan pencegahan terjadinya kecelakaan, serta menjauhkan kecelakaan dari luka yang lebih parah (terkait dengan otomotif, helm, peralatan berkendara, dan lain-lain). Apabila sudah terjadi kecelakaan harus ditangani dengan serta merta dan cepat tanggap.

Dari pertimbangan-pertimbangan di atas, disusun beberapa strategi untuk mencapai tujuan dan target yang telah ditetapkan. Strategi-strategi tersebut ada yang bersifat mengarah secara langsung pada target, dan ada pula yang bersifat memperbaiki berbagai sistem dukungan (misalnya: asuransi, SIM, data, dan sebagainya) dan mengubah budaya masyarakat yang secara fundamental akan membantu pencapaian target secara lebih berkelanjutan, meskipun akan tercapai dalam jangka waktu yang lebih lama.

Arah Kebijakan Pembangunan Sarana Transportasi Jalan

1. Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) Sarana Transportasi Jalan;
2. Penerapan dan Rencana Aksi Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) sudah selesai;
3. Pembangunan Sistem Informasi Manajemen (SIM) pengujian kendaraan dan Sistem Informasi Keselamatan (SIK);
4. Promosi dan Kemitraan (Pendidikan dan Pelatihan, Penghargaan dan Sanksi) terhadap Penyelenggaraan Keselamatan

5. Menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang mematuhi standar kelaikan keselamatan pada, Zona Selamat Sekolah dan Rute Aman dan Selamat Sekolah;
6. Menyediakan sarana pengujian kendaraan yang mematuhi standar kelaikan pengujian;
7. Meningkatkan koordinasi antar instansi maupun dengan wilayah;
8. Meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia di Bidang Pengujian Kendaraan dan Keselamatan LLAJ.

2.3.2 Sasaran

Sasaran yang hendak diwujudkan oleh Direktorat Pembinaan Keselamatan adalah sebagai berikut :

- a) Terwujudnya Sarana Transportasi Jalan Yang Berkeselamatan
- b) Turwujudnya Keselamatan Transportasi Jalan
- c) Tersusunnya Kebijakan Sarana dan KeselamatanTransportasi Jalan.

2.3.3 Strategi

a) Terwujudnya Sarana Transportasi Jalan Yang Berkeselamatan

Strategi yang dilakukan oleh Direkorat Sarana Transportasi Jalan dalam rangka mewujudkan sasaran ini adalah sebagai berikut:

- 1) Pengembangan Pengujian Kendaraan Bermotor;
- 2) Pengadaan dan Pemasangan Alat PKB.

b) Sasaran Terwujudnya Keselamatan Transportasi Darat

Strategi yang dilakukan oleh Direkorat Sarana Transportasi Jalan dalam rangka mewujudkan sasaran ini adalah sebagai berikut :

- 1) Penerapan Manajemen Kecepatan RASS, ZOSS
- 2) Pelaksanaan Kemitraan Keselamatan Transportasi Jalan (Kemitraan Keselamatan,Penerapan SMK Perusahaan Angkutan Umum, Bantuan Teknis, Taman Edukatif)
- 3) Melakukan Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan (Materi Sosialisasi, Publisitas)

c) Sasaran Tersusunnya Kebijakan Sarana dan KeselamatanTransportasi Jalan

Strategi yang dilakukan oleh Direkorat Sarana Transportasi Jalan dalam rangka mewujudkan sasaran ini adalah sebagai berikut :

- 1) Penyusunan Dokumen Teknis di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan
- 2) Pelaksanaan Kemitraan Keselamatan Transportasi Jalan (Kemitraan Keselamatan, Penerapan SMK Perusahaan Angkutan Umum, Bantuan Teknis, Taman Edukatif)
- 3) Melakukan Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan (Materi Sosialisasi, Publisitas)

2.3.4 KERANGKA REGULASI

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keselamatan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka telah ditetapkan pula Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan beberapa Peraturan Menteri Perhubungan bidang keselamatan sebagai tindak lanjut Undang-Undang tersebut, yaitu:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. PM Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan;
3. PM Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
4. PM Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015 PM 28 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 Tahun 2014 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;

5. PM Perhubungan Nomor: PM 27 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
6. PM Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
7. PM Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan;
8. Peraturan Menteri Perhubungan PM 37 Tahun 2018 tentang Bentuk, Ukuran, dan Tata Cara Pengisian Blangko Bukti Pelanggaran Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
9. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.407/AJ.401/DRJD/2018 Tahun 2018 tentang Pedoman Teknis Pengendalian Lalu Lintas di Ruas Jalan pada Lokasi Potensi Kecelakaan di Perlintasan dengan Kereta Api.

Program penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan/Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tersebut merupakan Program 2015–2019, sebagai berikut:

1. Pengaturan Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada Perusahaan Angkutan Umum (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada Perusahaan Angkutan Umum);
2. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Media Penyediaan Zona Selamat Sekolah;
3. Pengaturan Pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Audit Keselamatan jalan);
4. Pengaturan Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Bidang Prasarana LLAJ;
5. Pengaturan Pelaksanaan Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah);
6. Pengaturan Pelaksanaan Penerapan Taman Edukatif (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penerapan Taman Edukatif Keselamatan Transportasi Darat).

2.3.5 KERANGKA KELEMBAGAAN

Direktorat Pembinaan Keselamatan memiliki keterkaitan secara kelembagaan dengan Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dinas

Perhubungan Provinsi sebagai pembina di Daerah, dan juga publik selaku operator/badan usaha yang bergerak di bidang transportasi darat.

Secara internal, didalam lingkup Kementerian Perhubungan, garis koordinasi sangat diperlukan dengan direktorat teknis lainnya berkaitan dengan sinkronisasi kebijakan, perencanaan, pembangunan, serta pengoperasian, pengendalian, dan pengawasan dalam penyelenggaraan moda-moda transportasi yang terpadu, bersinergi, dan berkompetisi untuk mewujudkan konektivitas transportasi nasional yang handal dan efisien untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik dalam mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan secara berkelanjutan.

Sebagai pembina penyelenggaraan transportasi darat, Direktorat Pembinaan Keselamatan secara intensif perlu melakukan bimbingan teknis kepada aparatur di daerah, masyarakat, pengemudi maupun kepada operator angkutan umum.

BAB III

CAPAIAN PEMBANGUNAN DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN

TAHUN 2015 – 2018

Capaian pembangunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan selama tahun 2015-2017 yang merupakan penjabaran Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 – 2019, meliputi sarana dan prasarana transportasi jalan. Secara garis besar hasil capaian pembangunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan sampai dengan tahun 2018 sebagai berikut:

NO	Sasaran / Program	Indikator Kinerja Utama	2015		2016		2017		2018	
			T	R	T	R	T	R	T	R
(1)	(2)	(3)								
1	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1 Jumlah Dokumen Kajian Teknis Keselamatan Transportasi Jalan	13	17	20	20	13	13	10	6
		2 Jumlah Monitoring Keselamatan Transportasi Jalan	63	65	144	133	44	64	7	15
		3 Jumlah Sistem Informasi Keselamatan Transportasi Jalan	0	0	0	0	0	0	0	0
		4 Jumlah Sistem Informasi Sarana Transportasi Jalan	0	0	0	0	0	0	0	0
		5 Jumlah Regulasi Keselamatan Jalan.	11	0	15	3	20	2	5	4
		6 Jumlah Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (Penerapan Manajemen Kecepatan, RASS, ZOSS)	6	2	30	34	13	4	48	2
		7 Jumlah Kemitraan Keselamatan Transportasi Darat (Kemitraan Keselamatan, Penerapan SMK Perusahaan Angkutan Umum, Bantuan Teknis, Taman Edukatif)	5	18	7	3	12	3	1	0
		8 Jumlah Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan (Materi Sosialisasi, Publisitas)	23	29	14	14	8	16	3	10
		9 Jumlah Dokumen Kajian Teknis Sarana Transportasi Jalan	0	0	16	15	16	-	24	4
		10 Jumlah Monitoring Sarana Transportasi Jalan	0	0	15	12	15	-	38	-
		11 Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor	0	0	1	11	1	6	0	0
		12 Pengadaan dan Pemasangan Alat PKB	2	2	34	11	34	5	0	0
2	Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional	11 Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Jalan	0	0	15	15	10	10	-	-
		12 Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Sarana Transportasi Jalan	0	0	7	6	7	-	18	-

Berdasarkan data diatas, dapat dilihat bahwa beberapa realisasi capaian pembangunan masih ada beberapa indikator yang belum mencapai target. Dari hasil analisis hal ini terjadi karena beberapa hal seperti realisasi pendanaan yang jauh dari kebutuhan. Untuk itu perlu dilakukan rasionalisasi sehingga target yang disusun realitis baik dari sisi kemampuan pendanaan maupun pelaksanaan pekerjaan dilapangan.

3.1 Alokasi Anggaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2019

Alokasi anggaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan tahun 2019 adalah sebesar Rp 100.933.003.000.

BAB IV

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI DAN KERANGKA REGULASI

4.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL

Sejalan dengan visi pembangunan “ Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”, maka pembangunan nasional 2015 – 2019 diarahkan untuk mencapai sasaran utama, yang salah satu sasaran pembangunan sector unggulan adalah aspek maritime dan kelautan yang memuat upaya membangun konektivitas nasional.

Salah satu program Agenda Prioritas Pembangunan (Nawa Cita) yaitu meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional dijabarkan kembali ke dalam agenda pembangunan nasional, khususnya agenda pembangunan transportasi darat berskala nasional, diantaranya adalah membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan dan membangun transportasi massal perkotaan.

4.1.1 Isu Strategis : Membangun Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan

Infrastruktur penunjang konektivitas nasional baik berupa jaringan transportasi dan jaringan telekomunikasi, perlu diintegrasikan dengan pelayanan sarana intermoda transportasi, khususnya transportasi darat yang terhubung secara efisien dan efektif, termasuk mendorong pembangunan konektivitas antara wilayah, sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Penyediaan infrastruktur transportasi darat 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 sub – sektor perhubungan darat;
2. Mempercepat pembangunan transportasi darat 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 darat yang berorientasi nasional dengan transportasi darat yang berorientasi lokal dari kewilayahan;

4. Mengembangkan sarana dan prasarana transportasi darat yang ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan melalui mitigasi dan adaptasi perubahan iklim maupun peningkatan keselamatan dan kualitas kondisi lingkungan;
5. Meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi darat serta pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi;
6. Meningkatkan kapasitas dan kualitas sumber daya manusia Ditjen Perhubungan Darat.

4.1.1.1 Mengembangkan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat yang Ramah Lingkungan dan Mempertimbangkan Daya Lingkungan Melalui Mitigasi dan Adatasi Perubahan Iklim Maupun Peningkatan Keselamatan dan Kualitas Kondisi Lingkungan

Kemampuan melakukan mitigasi serta adaptasi terhadap perubahan iklim merupakan salah satu kebutuhan untuk meningkatkan efisiensi serta keandalan sistem transportasi khususnya subsektor transportasi darat. Perencanaan disertai pelaksanaan mitigasi dan adaptasi di sektor transportasi darat kedepan didasarkan padapengelolaan potensi dan sumberdaya alam, peningkatan kapasitas individu serta organisasi yang tepat, serta didukung dengan pembangunan infrastruktur transportasi darat yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim dan cuaca ekstrem agar tercipta sistem transportasi darat yang andal dan berkelanjutan mendukung konektivitas nasional adalah sebagai berikut :

1. Penyediaan sarana transportasi darat yang ramah lingkungan
2. Pembangunan prasarana transportasi darat yang tahan terhadap dampak perubahan iklim/ cuaca ekstrem;
3. Penyediaan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan;
4. Peningkatan kapasitas SDM transportasi darat yang responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrem;
5. Peningkatan peralatan transportasi darat yang responsive terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrem

4.1.1.2 Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan dalam Penyelenggaraan Pelayanan Transportasi Darat

Upaya untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi darat ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi darat serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi darat yang meliputi transportasi jalan, penyeberangan, sungai dan danau dalam menuju target *zero accident*.

Di sisi lain, perubahan mental dalam berdisiplin berlalu lintas, ketaatan terhadap peraturan, serta penguatan terhadap kemampuan kelembagaan untuk pendidikan dan pencegahan maupun pertolongan serta penyelamatan korban kecelakaan transportasi darat juga diperlukan dalam rangka untuk meningkatkan respon terhadap terjadinya kecelakaan transportasi darat dan upaya pertolongan dan penyelamatan jiwa manusia. Khusus untuk transportasi jalan, dalam rangka penanganan keselamatan jalan secara komprehensif pada tahun 2011 telah disusun suatu perencanaan jangka panjang yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan yang ada dan bersifat lintas sektoral, yaitu berupa Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 dan diperkuat melalui Inpres No.4 Tahun 2013 Program Dekade Aksi Keselamatan Tahun 2011-2020. Strategi yang dijalankan untuk menjalankan kebijakan di atas antara lain melalui:

1. Pemenuhan fasilitas perlengkapan jalan, implementasi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan/Daerah Rawan Kecelakaan, sarana bantu navigasi pelayaran maupun perlengkapan navigasi pelayaran sesuai standar pelayanan minimal dan standart keselamatan transportasi internasional;
2. Meningkatkan kelaikan kendaraan bermotor melalui uji tipe dan uji berkala;
3. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi darat yang berkeselamatan sejak usia dini;
4. Meningkatkan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan baik di tingkat nasional maupun daerah.

4.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DITJEN PERHUBUNGAN DARAT

Dalam rangka mewujudkan Pelayanan Transportasi Darat yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan ditetapkan sasaran dan strategi sebagai berikut:

1. Sasaran Terwujudnya Pelayanan Transportasi Darat yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan, dengan arah kebijakan Mewujudkan Pelayanan Transportasi Darat yang Handal, Berdaya saing dan Memberikan Nilai tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan, melalui strategi antara lain:

- a. Peningkatan konektivitas antar wilayah;
 - b. Pembangunan jaringan pelayanan yang terintegrasi antarmoda
2. Sasaran Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, dengan arah kebijakan Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, melalui strategi antara lain:
- a. Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi darat;
 - b. Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi darat;
 - c. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi darat yang berkeselamatan sejak usia dini.
 - d. Peningkatan/pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan;
 - e. Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi darat sesuai dengan perkembangan teknologi;
 - f. Pemenuhan standar keselamatan transportasi darat berupa perlengkapan navigasi pelayaran sungai, danau dan penyeberangan;
 - g. Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi darat;
 - h. Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi darat melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya.
 - i. Peningkatan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan jalan baik di tingkat nasional maupun daerah.
 - j. Koordinasi peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan
 - k. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi darat
 - l. Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi (pencurian, vandalisme, perompakan, pembajakan, teroris, dll), khususnya subsektor transportasi darat.
3. Sasaran meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi darat, dengan arah kebijakan meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi, melalui strategi antara lain:
- a. Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat;

- b. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat yang berdasarkan outcomes
 - c. Mendorong pembangunan infrastruktur transportasi darat melalui kerjasama Pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta
 - d. Penyiapan konsep angkutan umum massal perkotaan yang lebih matang dan komprehensif
 - e. Pengembangan BRT
 - f. Penyediaan dana subsidi/PSO yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan massal perkotaan
4. Sasaran Terlaksananya Perumusan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Transportasi Darat, dengan arah kebijakan Melaksanakan Perumusan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Transportasi Darat, melalui strategi antara lain:
- a. Pemetaan arah/kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi darat;
 - b. Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang – undangan;
 - c. Percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi darat;
 - d. Percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi darat;
 - e. Evaluasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan yang menghambat percepatan pembangunan transportasi darat

BAB V

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

5.1 TARGET KINERJA DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN

TAHUN 2015-2019

Untuk mendorong terciptanya akuntabilitas kinerja penyelenggaraan transportasi darat sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, dibutuhkan pengukuran kinerja kegiatan untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan.

Pengukuran kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis serta didasarkan pada indikator kinerja kegiatan, meliputi masukan, keluaran, hasil, manfaat dan dampak. Tingkat keberhasilan suatu kegiatan ditandai dengan indikator kinerja utama sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di lingkungan Kementerian Perhubungan yang telah disempurnakan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 dengan tambahan indikator kegiatan yang bersifat strategis.

Indikator Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015-2019 disusun sebagai indikator *outcome* dan bukan merupakan indikator output memiliki sasaran dan indikator, sebagai berikut:

1. Pada sasaran **“Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat”** dengan indikator kinerja, meliputi :
 - 1) Jumlah Dokumen Kajian Teknis Keselamatan Transportasi Jalan
 - 2) Jumlah Dokumen Kajian Teknis Sarana Transportasi Darat
 - 3) Jumlah Monitoring Keselamatan Transportasi Jalan
 - 4) Jumlah Monitoring Sarana Transportasi Jalan
 - 5) Jumlah Sistem Informasi Keselamatan Transportasi Jalan
 - 6) Jumlah Sistem Informasi Sarana Transportasi Jalan
 - 7) Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor
 - 8) Pengadaan dan Pemasangan Alat PKB
2. Pada sasaran **“Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional”** dengan indikator kinerja, meliputi :
 1. Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Jalan
 2. Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Jalan

**Tabel 5.1 Rumusan Indikator Kinerja pada Rencana Lima Tahunan Direktorat
Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015-2019**

SASARAN STRATEGIS	PROGRAM / INDIKATOR KINERJA
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1. Jumlah Dokumen Kajian Teknis Keselamatan Transportasi Jalan 2. Jumlah Dokumen Kajian Teknis Sarana Transportasi Darat 3. Jumlah Monitoring Keselamatan Transportasi Jalan 4. Jumlah Monitoring Sarana Transportasi Jalan 5. Jumlah Sistem Informasi Keselamatan Transportasi Jalan 6. Jumlah Sistem Informasi Sarana Transportasi Jalan 7. Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 8. Pengadaan dan Pemasangan Alat PKB
Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional	1. Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Jalan 2. Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Jalan

**Tabel 5.2 Rincian Target Direktorat Sarana Transportasi Jalan
Tahun 2015-2019**

NO	Sasaran / Program	Indikator Kinerja Utama		2015	2016	2017	2018	2019
				Vol.	Vol.	Vol.	Vol.	Vol.
(1)	(2)	(3)						
1	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1	Jumlah Dokumen Kajian Teknis Keselamatan Transportasi Jalan	13	20	13	10	35
		2	Jumlah Monitoring Keselamatan Transportasi Jalan	9	15	3	7	21
		3	Jumlah Sistem Informasi Keselamatan Transportasi Jalan	1	0	0	0	6
		4	Jumlah Sistem Informasi Sarana Transportasi Jalan					
		5	Jumlah Regulasi Keselamatan Jalan.	11	15	20	5	4
		6	Jumlah Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (Penerapan Manajemen Kecepatan, LRK,Audit dan Inspeksi, RASS, ZOSS, Fasilitas Prasarana Keselamatan/Manajemen Sisi Jalan)	6	30	13	48	128
		7	Jumlah Kemitraan Keselamatan Transportasi Darat (Kemitraan Keselamatan,Penerapan SMK Perusahaan Angkutan Umum, Bantuan Teknis, Taman Edukatif)	5	7	12	1	2
		8	Jumlah Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan (Materi Sosialisasi, Publisitas)	23	14	8	3	16
		9	Jumlah Dokumen Kajian Teknis Sarana Transportasi Jalan	0	16	16	24	24
		10	Jumlah Monitoring Sarana Transportasi Jalan		15	15	38	38
		11	Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor	0	1	1	0	0
		12	Pengadaan dan Pemasangan Alat PKB	2	34	34	0	0
2	Tersedianya SDM Transportasi Darat yang	11	Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Jalan	0	15	10	4	2
		12	Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Sarana Transportasi Jalan	0	7	7	18	18

5.2 KERANGKA PENDANAAN

Kerangka Pendanaan disusun berdasarkan kebutuhan capaian kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan yang direpresentasikan melalui Indikator Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan dengan total alokasi anggaran Tahun 2019 sebesar Rp 100.933.003.000

Dalam rangka mewujudkan target sasaran dalam Rencana Lima Tahunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015-2019, ditetapkan meliputi :

A. Kegiatan Strategis/Prioritas di Sub Direktorat Uji Tipe Kendaraan Bermotor sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Regulasi di Bidang Uji Tipe Kendaraan Bermotor
- 2) Uji Tipe yang mengacu pada UNCE
- 3) SDM yang berkeselamatan :
 - Bimbingan Teknis Perusahaan Karoseri
 - Bimbingan Teknis Penguji Tipe Kendaraan Bermotor
 - Bimbingan Teknis Perusahaan Pemegang Merek (APM) dan Importir Umum

B. Kegiatan Strategis/Prioritas di Sub Direktorat Uji Berkala sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Regulasi di Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor
- 2) Pengadaan Alat Kalibrasi
- 3) Pengadaan Alat Uji Mobile
- 4) Bantuan Teknis Bidang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor
- 5) Pembangunan UPUBKB Percontohan
- 6) Pertemuan Penguji Kendaraan Bermotor Seluruh Indonesia
- 7) Bimtek Bidang Pengujian Kendaraan Bermotor
- 8) Kalibrasi
- 9) Sertifikasi Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor
- 10) Uji Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor
- 11) Akreditasi UPUBKB
- 12) Pengadaan Bukti Lulus Uji Berkala (Smart Card, Kartu Uji dan Stiker Uji)
- 13) Kajian Teknis Bidang Pengujian Kendaraan Bermotor

C. Kegiatan Strategis/Prioritas di Sub Direktorat Manajemen Keselamatan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Regulasi di Bidang Manajemen Keselamatan Transportasi Darat;
- 2) Pembangunan Prasarana LLAJSDP yang berkeselamatan
 - Implementasi Penerapan Batas Kecepatan
 - ZoSS

- RASS

3) SDM yang berkeselamatan

- Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ
- Peningkatan Kapasitas Pelajar Peduli Keselamatan
- Pemberdayaan Masyarakat Peduli Keselamatan)
- Bimtek Manajemen Kecepatan
- Bimtek Rencana Aksi Keselamatan

D. Kegiatan Strategis di Sub Direktorat Promosi dan Kemitraan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Regulasi di Bidang Promosi dan Kemitraan Keselamatan Transportasi Darat
- 2) SDM yang berkeselamatan
 - Pemilihan Awak Kendaraan Umum Teladan/Abdi Yasa
 - Bimbingan Teknis Materi Keselamatan
 - Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan
 - Bimbingan Teknis Komunitas Masyarakat Sadar Keselamatan
 - Taman Edukatif
 - Sosialisasi Keselamatan

E. Kegiatan Pendukung Lainnya Direktorat Sarana Transportasi Jalan sebagai berikut:

Penyelenggaraan Rapat Koordinasi / Rapat Kerja bidang Keselamatan, Bimbingan Teknis Organisasi, , Penataan Organisasi, pembinaan Aparatur / SDM, Kegiatan Kehumasan, Sidang / Konferensi Internasional di Luar Negeri dan Dalam Negeri, Sistem Akuntansi instansi (SAI), Pengelolaan / Penertiban / Penataan Asset Negara, Penyelesaian TGR, Sosialisasi / Diseminasi / Seminar / Publikasi, workshop, Pengkajian dan penyusunan peraturan, Studi / Kajian / Survey / Pengelolaan Sistem Informasi, Penyusunan Pedoman dan Standar, Penyusunan / Pelaporan Penyelenggaraan Transportasi Darat, Monitoring/Evaluasi, Penyusunan Lakip Dan Laporan Tahunan.

BAB VI

PENUTUP

Naskah Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 - 2019 ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2015 - 2019, yang akan menjadi pedoman bagi Direktorat Sarana Transportasi Jalan dalam melaksanakan kebijakan dan strategi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 – 2019 disusun untuk memberikan dukungan administrasi dan teknis pelaksanaan penyelenggaraan keselamatan transportasi darat bagi seluruh Aparatur di Lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan dengan menciptakan dan menjaga kesinambungan pembangunan sektor transportasi secara nasional khususnya sektor transportasi darat. Untuk itu ditetapkan kaidah-kaidah pelaksanaan sebagai berikut :

1. Seluruh Aparatur di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan secara bersama-sama mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 - 2019 dengan sebaik-baiknya.
2. Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan dijabarkan ke dalam Rencana Kerja dan Perjanjian Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 - 2019 dan menjadi acuan bagi seluruh Aparatur di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan dalam menyusun Rencana Kerja dan Perjanjian Kinerja Tahun 2015 - 2019.
3. Direktorat Sarana Transportasi Jalan berkewajiban menciptakan dan menjaga konsistensi antara Arah Kebijakan yang meliputi tujuan, sasaran, strategi dan kebijakan pada Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan dengan Rencana Kerja dan Kinerja seluruh Aparatur di lingkungan Direktorat Pembinaan Keselamatan.
4. Dalam rangka menjaga efektivitas pelaksanaan Rencana Strategis/Rencana Lima Tahunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015 - 2019, masing-masing unit kerja di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan diwajibkan

dapat memberikan kontribusi dan mendukung dalam pencapaian target-target yang telah ditetapkan dan dapat melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap capaian Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015 - 2019.

5. Direktorat Sarana Transportasi Jalandapat melakukan review terhadap Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 – 2019 apabila dalam periode pelaksanaannya terdapat perubahan kebijakan yang perlu disesuaikan dengan tetap menjaga kesinambungan terhadap kebijakan nasional dan kebijakan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

KATA PENGANTAR

Keselamatan Transportasi Jalan merupakan bagian yang tidak dapat dilupakan dalam perencanaan transportasi darat. Karena tujuan utama dari perencanaan yang baik adalah rendahnya tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh aktifitas transportasi dan angkutan transportasi darat.

Berbagai permasalahan yang muncul dalam aktifitas transportasi dan lalu lintas angkutan jalan sungai danau dan penyeberangan diakibatkan oleh berbagai sector, yang meliputi Manusia, sarana, prasarana dan lingkungan atau mungkin sistem yang belum mendukung.

Untuk itu Direktorat Sarana Transportasi Jalan yang mempunyai tugas dan fungsi meningkatkan keselamatan transportasi darat serta mempunyai tanggung jawab dalam hal penanganannya. Berbagai kegiatan baik bersifat preventif atau resesif dilakukan dengan tujuan utama menurunkan tingkat kecelakaan transportasi jalan. Kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan lebih difokuskan pada peningkatan sumberdaya manusia di bidang keselamatan transportasi darat, peningkatan kepedulian masyarakat dalam hal keselamatan transportasi darat, berbagai monitoring yang berkaitan dengan kualitas sarana dan prasarana transportasi darat dan bantuan teknis untuk pemenuhan prasarana jalan yang berkeselamatan.

Dalam menjalankan tugas pokok dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan menuangkannya dalam Rencana Lima Tahunan, dari tahun 2015 s/d 2019. Rencana lima tahunan ini akan dilakukan perbaikan jika di dalam perjalanannya ada suatu rencana yang kurang sesuai. Dalam penyusunan Rencana Lima Tahunan ini didasarkan pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Sehingga apa yang dilakukan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan merupakan penjabaran dari Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan merupakan panduan bagi Direktorat Sarana Transportasi Jalan dalam menyusun program kegiatan tahun 2015 s/d 2019.

JAKARTA, Juni 2019

DIREKTUR SARANA TRANSPORTASI JALAN

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'S' followed by a loop and a horizontal stroke.

SIGIT IRFANSYAH, ATD. MSc
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19651015 198803 1 002

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Mendasari Undang – Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015 – 2019, dalam hal ini Direktorat Sarana Transportasi Jalan telah menyusun Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 – 2019 yang telah berlaku efektif sejak tahun 2015.

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015-2019 disusun sesuai amanah Inpres 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang menginstruksikan kepada setiap instansi pemerintah sampai tingkat eselon II telah mempunyai Perencanaan Strategis dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2014 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, yang mengamanatkan bahwa setiap Kementerian/ Lembaga diwajibkan menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) yang selanjutnya disebut Rencana Strategis Kementerian/ Lembaga (Renstra K/L), yang merupakan dokumen perencanaan kementerian/ lembaga untuk periode 5 tahun. Rencana Strategis memuat sasaran, arah kebijakan, strategi, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi kementerian/ lembaga yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional dan bersifat indikatif.

Periode perencanaan jangka menengah tahun 2015-2019 saat ini masuk dalam tahapan ke-3 dari rangkaian perencanaan jangka panjang 2005-2025. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan disusun dengan memperhatikan amanat Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019 dan menjadi rujukan dalam penyusunan rencana pembangunan jangka menengah setiap unit kerja Eselon I serta menjadi acuan dalam penyusunan rencana kerja tahunan bidang transportasi.

Dalam penyusunan Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015-2019 mengacu dan berpedoman pada peraturan perundangan antara lain :

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
3. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019;
4. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2015-2019;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP.430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 – 2019;
6. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Tahun 2015 – 2019.

Peningkatan penanganan keselamatan jalan merupakan salah satu prioritas kebijakan Pemerintah di bidang Peningkatan penanganan keselamatan jalan merupakan salah satu prioritas kebijakan Pemerintah di bidang transportasi. Penegakan aspek keselamatan itu sendiri merupakan bagian penting dari visi Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan mempunyai nilai tambah. Tanpa adanya penegakan aspek keselamatan, maka sektor transportasi sulit untuk secara optimal memainkan peran sebagai urat nadi perekonomian, bahkan sebaliknya transportasi tanpa penegakan aspek keselamatan akan potensial menjadi beban bagi perekonomian.

Upaya penegakan keselamatan transportasi khususnya pada angkutan jalan, hingga kini masih menghadapi tantangan yang tidak ringan. Secara nasional, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas diperkirakan mencapai 2,9-3 persen secara total Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia 2010, atau setara Rp 205-220 triliun dengan total PDB Rp 7.000 triliun. Dampak pemiskinan yang timbul dari jumlah korban yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 62,5 % bagi keluarga yang ditinggalkan dan sekitar 20 % dari korban yang mengalami luka berat kehidupan keluarganya mengalami pemiskinan dan penurunan tingkat kesejahteraannya. Kerugian ini kemungkinan akan berlanjut dan bahkan akan meningkat apabila tidak dilakukan langkah-langkah yang tepat dan benar untuk mengatasi permasalahan ini.

Dalam rangka implementasi kebijakan untuk penegakan aspek keselamatan ini, Kementerian Perhubungan berpedoman pada Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK). Rencana Umum Keselamatan Transportasi Jalan ini merupakan bagian dari road map peningkatan keselamatan transportasi khususnya menyangkut transportasi jalan. Target yang diusulkan untuk dicanangkan dalam program keselamatan

transportasi jalan ini adalah : “*Menurunkan jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 50 % dan menurunkan jumlah korban luka-luka sebesar 50 % sampai dengan tahun 2020*”. Untuk pencapaian target ini koordinasi antar instansi terkait merupakan salah satu hal fundamental yang harus menjadi prioritas utama agar program dapat berjalan secara optimal.

Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015- 2019 merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, baik program yang ditangani langsung oleh Kementerian melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam hal ini Direktorat Sarana Transportasi Jalan maupun program pembangunan yang dilakukan melalui pelibatan masyarakat, maupun Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota.

Adapun penjelasan kedudukan, tugas dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah sebagai berikut :

a. Kedudukan Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah salah satu unsur pelaksana sebagian tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

b. Tugas Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Berdasar PM No 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan bahwa Direktorat Sarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan.

c. Fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan berdasarkan PM No. 122 tahun 2018, pasal 218 adalah :

- a) penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- b) penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;

- c) penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- d) penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis, dan supervisi di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;
- e) penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan
- f) penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian, pengelolaan teknologi informasi dan komunikasi, dan rumah tangga Direktorat.

Dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, susunan organisasi Kementerian Perhubungan khususnya Direktorat Sarana Transportasi Jalan pasal 219 terdiri dari:

- a. Subdirektorat Uji Tipe Kendaraan Bermotor;
- b. Subdirektorat Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
- c. Subdirektorat Manajemen Keselamatan;
- d. Subdirektorat Promosi dan Kemitraan Keselamatan; dan
- e. Subbagian Tata Usaha

1.2 PRIORITAS DAN ARAH PEMBANGUNAN DIREKTORAT PEMBINAAN KESELAMATAN

Sesuai RPJMN Tahun 2015-2019, penyediaan infrastruktur transportasi diprioritaskan untuk menjamin kelancaran aksesibilitas bagi masyarakat dengan tingkat pelayanan optimal serta harga yang terjangkau khususnya bagi masyarakat yang berpenghasilan rendah. Dalam rangka meningkatkan daya saing produk nasional, penyediaan sarana dan prasarana transportasi diprioritaskan pada terjaminnya kelancaran distribusi barang dan jasa salah satunya yaitu melakukan penataan sistem logistik nasional. Selain itu, upaya lain yang dilakukan melalui pembenahan penanganan arus barang termasuk proses intermoda antara angkutan penyeberangan dengan moda lainnya dengan tetap memperhatikan/pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan.

Memperhatikan keadaan transportasi saat ini, sesuai RPJMN 2015 – 2019 prioritas pembangunan transportasi ada beberapa sasaran dan indikator untuk 5 tahun kedepan dari aspek keselamatan transportasi:

Tabel 1.1 Sasaran dan Indikator RPJMN 2015 – 2019

NO	SASARAN	INDIKATOR
Penguatan Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan		
1.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi <i>backlog</i> maupun <i>bottleneck</i> kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda	a) Menurunnya waktu tempuh rata-rata per koridor untuk koridor utama dari 2,6 jam per 100 km menjadi 2,2 jam per 100 km pada lintas-lintas utama; b) Meningkatnya jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional dengan membangun 15 bandara baru; c) Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara; d) Peningkatan <i>On-Time Performance</i> Penerbangan menjadi 95%; e) Modernisasi sistem pelayanan navigasi penerbangan dan pelayaran; f) Meningkatnya kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan <i>feeder</i>; g) Pembangunan dan pengembangan 163 Pelabuhan non komersial sebagai sub <i>feeder</i> tol laut;

NO	SASARAN	INDIKATOR
		h) <i>Dwelling Time</i> pelabuhan; i) Pembangunan 50 kapal perintis dan terlayannya 193 lintas angkutan laut perintis; j) Meningkatnya jumlah barang dan penumpang yang dapat diangkut oleh kereta api melalui pembangunan jalur KA minimal sepanjang 3.258 kilometer; k) Terhubungkannya seluruh lintas penyeberangan sabuk Utara, Tengah, dan Selatan serta poros-poros penghubungnya melalui pembangunan/ pengembangan 65 pelabuhan penyeberangan dan pengadaan 50 unit kapal penyeberangan; l) Meningkatnya peran angkutan sungai dan danau melalui pembangunan dermaga sungai dan danau di 120 lokasi.
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung konektivitas nasional, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global	a) Meningkatnya pangsa pasar yang diangkut armada pelayaran niaga nasional melalui penguatan regulasi hingga 20% dan memberikan kemudahan swasta dalam penyediaan armada kapal; b) Meningkatnya jumlah armada pelayaran niaga nasional yang berumur <25 tahun hingga 50% serta meningkatnya peran

NO	SASARAN	INDIKATOR
		armada pelayaran rakyat;
		c) Terselenggaranya pelayanan <i>Short Sea Shipping</i> yang terintegrasi dengan moda lainnya;
		d) Meningkatnya peran serta sektor swasta dalam pembangunan transportasi melalui KPS atau investasi langsung;
		e) Terpisahkannya fungsi operator dan regulator serta pemberdayaan dan peningkatan daya saing BUMN transportasi;
		f) Meningkatnya SDM transportasi yang bersertifikat menjadi 2 kali lipat dibandingkan kondisi <i>baseline</i> ;
		g) Terhubungkannya konektivitas nasional dengan konektivitas global melalui penyelenggaraan pelayanan transportasi lintas batas negara;
		h) Termanfaatkannya hasil industri transportasi nasional.
3.	Meningkatnya tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi	a) Menurunnya angka fatalitas korban kecelakaan transportasi jalan hingga 50 persen dari kondisi <i>baseline</i> ; b) Menurunnya rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan

NO	SASARAN	INDIKATOR
		AOC 135 menjadi kurang dari 3 kejadian/1 juta <i>flight cycle</i>; c) Menurunnya jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut menjadi kurang dari 50 kejadian/tahun; d) Menurunnya rasio angka kecelakaan kereta api dari 0,025 kecelakaan per 1 juta-km perjalanan kereta api; e) Tersedianya informasi dan sistem data tingkat keselamatan infrastruktur jalan nasional dan provinsi yang mutakhir setiap tahunnya.
4.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) di sektor transportasi	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) sebesar 2,982 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi darat, 15,945 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi udara, dan 1,127 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi perkeretaapian hingga tahun 2020 melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim
5.	Tersedianya layanan transportasi serta komunikasi dan informatika di perdesaan, perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya	a) Meningkatnya sistem jaringan dan pelayanan transportasi perdesaan; b) Terselenggaranya pelayanan transportasi perintis secara terpadu.

NO	SASARAN	INDIKATOR
Pembangunan Transportasi Umum Massal Perkotaan		
6.	Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan	a) <i>Modal share</i> (pangsa pasar) angkutan umum perkotaan di kota megapolitan/metropolitan/besar minimal 32 %;
		b) Jumlah kota yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis jalan dan/atau kereta api minimal 34 kota.
7.	Meningkatkan kinerja lalu lintas jalan Perkotaan	Meningkatnya kecepatan lalu lintas jalan nasional di kota-kota metropolitan/besar menjadi minimal 20 km/jam.
8.	Meningkatkan aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi Perkotaan	a) Penerapan pengaturan persimpangan dengan menggunakan teknologi informasi (ATCS) di seluruh ibukota propinsi;
		b) Penerapan ATCS di kota yang telah menerapkan system angkutan massal perkotaan berbasis bus (BRT) dan kota sedan g/besar yang berada di jalur logistik nasional, serta <i>Automatic Train Protection (ATP)</i> pada jaringan kereta api perkotaan;
		c) Penerapan skema pembatasan lalu lintas di kota-kota besar/metropolitan.

1.3 PERUBAHAN LINGKUNGAN STRATEGIS

Dalam 2 (dua) tahun terakhir perjalanan Kementerian Perhubungan dala Kabinet Kerja Presiden Joko Widodo telah terjadi perkembangan kebijakan dan perubahan lingkungan

strategis yang terjadi, dimana hal ini telah mendorong adanya kebutuhan untuk melakukan penajaman dan penyempurnaan maupun evaluasi terhadap kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya, baik untuk jangka pendek, menengah maupun jangka panjang guna meningkatkan kualitas pelayanan, keselamatan dan keamanan jasa transportasi kepada masyarakat selaku pengguna jasa transportasi.

1. Perubahan lingkungan strategis yang mendasari dilakukannya tinjau ulang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2015 – 2019 antarlai sebagai berikut: percepatan dari pemerintah dalam penyediaan insfrastruktur yang bertujuan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mensejahterakan rakyat melalui penerbitan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek strategis Nasional;
2. Terjadinya perubahan kewenangan antara Pemeritah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan prasarana dan sarana transportasi berkenaan dengan diberlakukannya UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah;
3. Berkembangnya penggunaan sistem informasi dan teknologi dalam mendukung penyelenggaraan transportasi serta munculnya penyedia aplikasi penyedia layanan transportasi khususnya untuk wilayah perkotaan;
4. Makin berkembangnya wilayah perkotaan dengan meningkatnya pertumbuhan permintaan perjalanan yang mengakibatkan permasalahan dalam transporatsi perkotaan karena tidak seimbangnya antara permintaan dan penyediaan sarana dan prasarana transportasi;
5. Upaya pemerataan tingkat kesejahteraan rakyat dan menghilangkan kesenjangan antara Wilayah Timur dengan Wilayah Barat Indonesia sehingga membutuhkan pengembangan insfrastruktur transportasi yang makin massif sebagai upaya peningkatan konektivitas dan aksesibilitas antar wilayah terutama untuk wilayah terluar, terdepan dan rawan bencana;
6. Terjadinya proses penataan kelembagaan di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan sebagai perwujudan amanah peraturan perundang – undangan dan dalam rangka efektifitas penyelenggaraan insfrastruktur sektor perhubungan darat;
7. Keterbatasan anggaran tiap tahun yag masih jauh dari indikasi kebutuhan anggaran yang tercantum di dalam renstra sehingga berdampak pada pencapaian target pembangunan infrastruktur perhubungan darat;

8. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

Dengan adanya perubahan lingkungan strategis tersebut, dibutuhkan adanya penyempurnaan dari Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan , dalam hal ini merupakan salah satu bentuk pertanggungjawaban kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan .

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN STRATEGI

2.1 VISI DAN MISI PRESIDEN

Presiden Joko Widodo menetapkan Visi dan Misi pembangunan Tahun 2015-2019 yang secara politik menjadi bagian dari tujuan tercapainya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Adapun visi pembangunan Tahun 2015-2019 adalah: “Terwujudnya Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”. Sedangkan upaya untuk mewujudkan visi tersebut adalah melalui 7 Misi Pembangunan, yaitu:

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;
2. Mewujudkan masyarakat maju, berkeimbangan dan demokratis berlandaskan negara hukum;
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim;
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju, dan sejahtera;
5. Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing;
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional;
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

2.2 AGENDA PRIORITAS PEMBANGUNAN (NAWA CITA)

Agenda prioritas pembangunan ini dimaksudkan untuk menunjukkan prioritas program pembangunan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Adapun kesembilan agenda prioritas pembangunan yaitu:

1. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara;
2. Membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis dan terpercaya;
3. Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan;

4. Memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat dan terpercaya;
5. Meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia;
6. Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional;
7. Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik;
8. Melakukan revolusi karakter bangsa;
9. Memperteguh kebhinekaan dan memperkuat restorasi sosial Indonesia.

2.2.1 Sasaran Pembangunan Nasional

Dalam rangka mewujudkan Visi dan Misi Presiden maka visi dan misi tersebut dijabarkan menjadi sasaran pembangunan nasional beserta indikator sektor transportasi yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, sebagaimana pada tabel berikut ini.

Tabel 2.1
Sasaran dan Indikator RPJMN Tahun 2015-2019

NO.	SASARAN	INDIKATOR
Penguatan Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan		
1.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda untuk mengurangi <i>backlog</i> maupun <i>bottleneck</i> kapasitas prasarana transportasi dan sarana transportasi antarmoda dan antarpulau sesuai dengan sistem transportasi nasional dan cetak biru transportasi multimoda	a) Menurunnya waktu tempuh rata-rata per koridor untuk koridor utama dari 2,6 jam per 100 km menjadi 2,2 jam per 100 km pada lintas-lintas utama; b) Meningkatnya jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional dengan membangun 15 bandara baru; c) Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara; d) Peningkatan <i>On-time Performance</i> Penerbangan menjadi 95%; e) Modernisasi sistem pelayanan navigasi penerbangan dan pelayaran; f) Meningkatnya kapasitas 24 pelabuhan untuk mendukung tol laut yang terdiri 5 pelabuhan hub dan 19 pelabuhan <i>feeder</i> ; g) Pembangunan dan pengembangan 163 Pelabuhan non komersial sebagai sub <i>feeder</i> tol laut; h) <i>Dwelling time</i> pelabuhan; i) Pembangunan 50 kapal perintis dan terlayannya 193 lintas angkutan laut perintis;

NO.	SASARAN	INDIKATOR
		j) Meningkatnya jumlah barang dan penumpang yang dapat diangkut oleh kereta api melalui pembangunan jalur KA minimal sepanjang 3.258 kilometer; k) Terhubungkannya seluruh lintas penyeberangan sabuk Utara, Tengah, dan Selatan serta poros – poros penghubungnya melalui pembangunan/ pengembangan 65 pelabuhan penyeberangan dan pengadaan 50 unit kapal penyeberangan; l) Meningkatnya peran angkutan sungai dan danau melalui pembangunan dermaga sungai dan danau di 120 lokasi.
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung konektivitas nasional, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global	a) Meningkatnya pangsa pasar yang diangkut armada pelayaran niaga nasional melalui penguatan regulasi hingga 20% dan memberikan kemudahan swasta dalam penyediaan armada kapal; b) Meningkatnya jumlah armada pelayaran niaga nasional yang berumur <25 tahun hingga 50% serta meningkatnya peran armada pelayaran rakyat; c) Terselenggaranya pelayanan <i>Short Sea Shipping</i> yang terintegrasi dengan moda lainnya; d) Meningkatnya peran serta sektor swasta dalam pembangunan transportasi melalui KPS atau investasi langsung; e) Terpisahkannya fungsi operator dan regulator serta pemberdayaan dan peningkatan daya saing BUMN transportasi; f) Meningkatnya SDM transportasi yang bersertifikat menjadi 2 kali lipat dibandingkan kondisi <i>baseline</i>; g) Terhubungkannya konektivitas nasional dengan konektivitas global melalui penyelenggaraan pelayanan transportasi lintas batas negara; h) Termanfaatkannya hasil industri transportasi nasional.
3.	Meningkatnya tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi	a) Menurunnya angka fatalitas korban kecelakaan transportasi jalan hingga 50 persen dari kondisi <i>baseline</i>; b) Menurunnya rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 menjadi kurang dari 3 kejadian/1 juta <i>flight cycle</i>; c) Menurunnya jumlah kejadian kecelakaan transportasi laut menjadi kurang dari 50 kejadian/tahun; d) Menurunnya rasio angka kecelakaan kereta api dari 0,025 kecelakaan per 1 juta-km perjalanan kereta api;

NO.	SASARAN	INDIKATOR
		e) Tersedianya informasi dan sistem data tingkat keselamatan infrastruktur jalan nasional dan provinsi yang mutakhir setiap tahunnya.
4.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) di sektor transportasi	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) sebesar 2,982 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi darat, 15,945 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi udara, dan 1,127 juta ton CO ₂ e untuk subsektor transportasi perkeretaapian hingga tahun 2020 melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim.
5.	Tersedianya layanan transportasi serta komunikasi dan informatika di perdesaan, perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya	a) Meningkatnya sistem jaringan dan pelayanan transportasi perdesaan; b) Terselenggaranya pelayanan transportasi perintis secara terpadu.
Pembangunan Transportasi Umum Massal Perkotaan		
6.	Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan	a) <i>Modal share</i> (pangsa pasar) angkutan umum perkotaan di kota megapolitan/metropolitan/besar minimal 32 %; b) Jumlah kota yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis jalan dan/atau kereta api minimal 34 kota.
7.	Meningkatkan kinerja lalu lintas jalan Perkotaan	Meningkatnya kecepatan lalu lintas jalan nasional di kota-kota metropolitan/besar menjadi minimal 20 km/jam.
8.	Meningkatkan aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi Perkotaan	a) Penerapan pengaturan persimpangan dengan menggunakan teknologi informasi (ATCS) di seluruh ibukota provinsi; b) Penerapan ATCS di kota yang telah menerapkan system angkutan massal perkotaan berbasis bus (BRT) dan kota sedang/besar yang berada di jalur logistik nasional, serta <i>Automatic Train Protection (ATP)</i> pada jaringan kereta api perkotaan; c) Penerapan skema pembatasan lalu lintas di kota-kota besar/metropolitan.

2.2.2 Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

Sesuai rumusan sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014, maka sasaran pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dijabarkan dalam 3 aspek yaitu (i) keselamatan dan keamanan, (ii) pelayanan transportasi, dan (iii) kapasitas transportasi sesuai tugas dan tupoksi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

- **Handal** diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh pelosok tanah air;
- **Berdaya Saing** diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif;
- **Nilai tambah** diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national security dan sovereignty*) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*).

Adapun sasaran pembangunan infrastruktur transportasi Tahun 2015-2019, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi, meliputi:

- a. Menurunnya angka kecelakaan transportasi;
- b. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

2. Pelayanan Transportasi

Aspek pelayanan transportasi, meliputi:

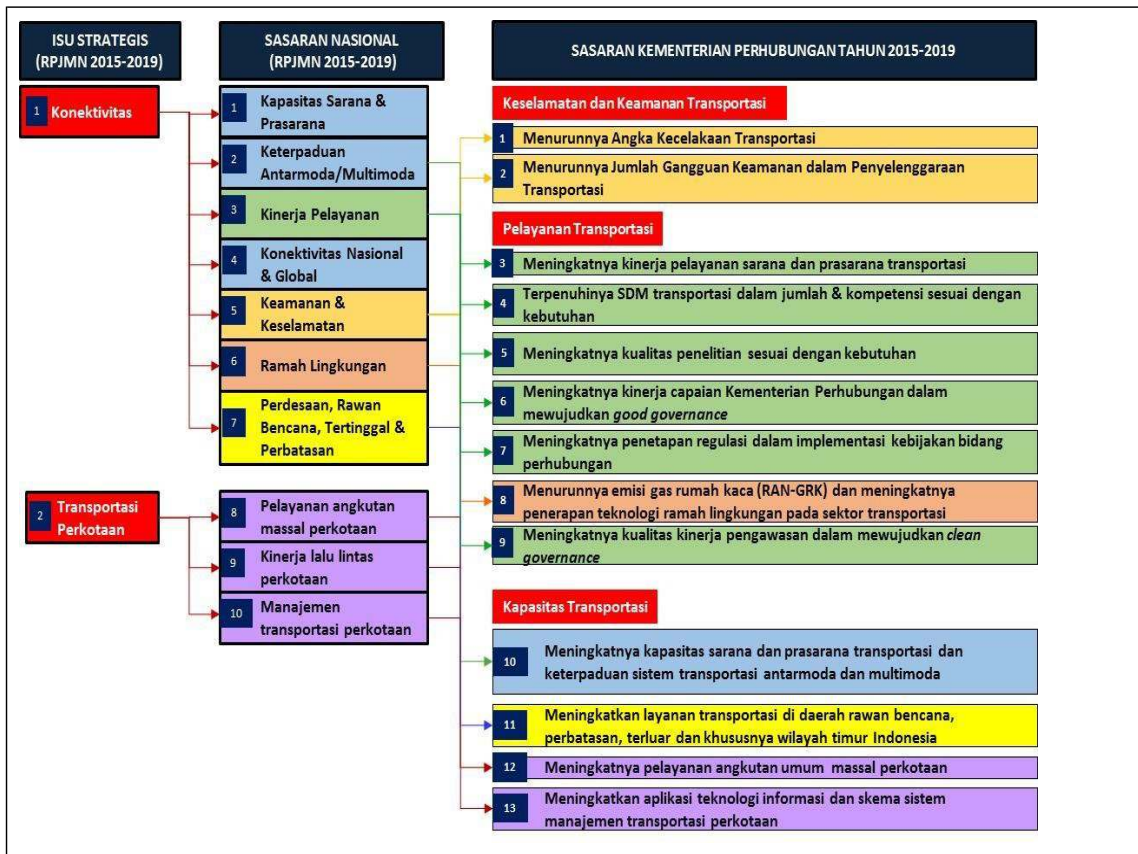
- a. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;
- b. Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan;
- c. Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan;
- d. Meningkatnya kinerja capaian Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*;
- e. Meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan;
- f. Menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi;
- g. Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam mewujudkan *clean governance*.

3. Kapasitas Transportasi

Aspek kapasitas transportasi, meliputi:

- a. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda;
- b. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang;
- c. Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan khususnya wilayah timur Indonesia;
- d. Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan;
- e. Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan.

Sasaran pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Hal ini tentunya memiliki keselarasan dan interkoneksi yang memberikan pemahaman bahwa sasaran pembangunan nasional dapat dijabarkan kembali menjadi sasaran pada Kementerian Perhubungan yang secara khusus difokuskan pada perencanaan dan pembangunan transportasi. Secara lebih jelasnya korelasi antara sasaran pembangunan nasional dengan sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 sebagaimana pada diagram berikut ini.



Gambar 2.1

Sinkronisasi Sasaran RPJMN Tahun 2015-2019 Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

Interkoneksi antara isu strategis dan sasaran Kementerian Perhubungan diperlukan sebagai dasar dalam mengidentifikasi alur pikir perencanaan pembangunan transportasi tahun 2015-2019, sehingga hubungan linearitas antara isu strategis dan sasaran pembangunan transportasi ke depan dapat terarah dan sejalan dengan agenda prioritas pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019, sehingga sasaran Kementerian Perhubungan memiliki interkoneksi secara langsung dengan 9 (sembilan) agenda prioritas nasional (Nawa Cita). Hal ini memberikan konsekuensi logis dalam bidang transportasi bahwa konsep perencanaan dan pendekatan pembangunan bidang transportasi akan mendukung 9 (sembilan) agenda prioritas nasional selama 5 (lima) tahun ke depan. Pendekatan isu strategis transportasi dalam perumusan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 menjadi penting untuk lebih menata dan mengelola transportasi dengan baik, serta berbasis pendekatan multidimensi/multisektor termasuk dalam hal ini kaitannya dengan aspek tata ruang, gender, sosial, lingkungan, dan budaya. Pendekatan tersebut akan membawa sinergitas pembangunan transportasi secara lebih terpadu, mewujudkan

pembangunan dan penanganan permasalahan transportasi secara lebih komprehensif dan membawa perubahan pada karakteristik masyarakat, maupun perilaku masyarakat dalam menggunakan dan memelihara sarana dan prasarana transportasi secara lebih baik dan bijaksana. Demikian juga Pemerintah menjadi bagian penting sebagai pihak yang akan selalu hadir dalam mengupayakan pembangunan dan pengembangan transportasi untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

2.2.3 SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

2.2.3.1 Sasaran Prioritas

1. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat.
2. Meningkatnya kecukupan dan keandalan penyediaan sarana dan prasarana transportasi darat untuk meningkatkan konektivitas serta kinerja layanan;
3. Pemenuhan kebutuhan jumlah, kesesuaian kompetensi, serta penyebaran SDM aparatur perhubungan darat agar mampu menjalankan tugas, fungsi, dan kewenangan dengan baik dan benar;
4. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat yang berkelanjutan;
5. Terwujudnya transportasi darat yang berkeadilan, yang menjangkau seluruh wilayah NKRI, terjangkau oleh semua golongan ekonomi dan sosial, terutama oleh kaum berkebutuhan khusus dan responsif gender;
6. Meningkatnya Penggunaan Teknologi yang Efisien dan Ramah Lingkungan Di Bidang Transportasi Darat;
7. Pengembangan transportasi darat yang adaptif terhadap perubahan iklim dan bencana;
8. Meningkatnya ketersediaan regulasi di bidang Perhubungan Darat.

2.2.3.2 SasaranStrategis/Program

1. Menguatnya konektivitas nasional melalui peningkatan aksesibilitas, kapasitas dan keterpaduan jaringan transportasi darat;
2. Meningkatnya keselamatan sektor transportasi darat;
3. Meningkatnya jumlah sarana transportasi darat yang memenuhi kriteria kinerja (SPM) yang ditetapkan;
4. Meningkatnya kualitas dan kinerja SDM di bidang perhubungan darat;
5. Meningkatnya peran angkutan umum perkotaan;
6. Meningkatnya aplikasi skema manajemen transportasi perkotaan;
7. Meningkatnya akuntabilitas kinerja dan pengelolaan keuangan di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat.

2.2.3.3 Prioritas

Pembangunan Perhubungan Darat tahun 2015-2019, dititikberatkan kepada pemeliharaan, rehabilitasi dan peningkatan pembangunan angkutan jalan, angkutan perkotaan, angkutan sungai, danau dan penyeberangan dengan prioritas sebagai berikut:

1. Peningkatan Konektivitas melalui Pengembangan Sarana dan Prasarana pada Jaringan Lintas Penyeberangan;
2. Peningkatan Kapasitas Jaringan Penyeberangan pada Lintas Utama Mengikuti Perkembangan Peningkatan Kapasitas Jaringan Jalan;
3. Mendorong Pengembangan *Short Sea Shipping* untuk Mengurangi Beban Lalu Lintas Jalan;
4. Pembangunan dan Pengembangan angkutan BRT di Seluruh Kota Besar;
5. Implementasi Teknologi ATCS (*Area Traffic Control System*);
6. Peningkatan Pemanfaatan Angkutan Sungai dan Danau;
7. Peningkatan Subsidi Keberintisan Angkutan Jalan dan Penyeberangan;
8. Pembangunan Fasilitas Integrasi Moda;
9. Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat Melalui Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK).

2.2.3.4 Strategi

Di dalam mewujudkan visi dan menjalankan misi, serta mencapai tujuan dan sasaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan seperti tersebut di atas, ditempuh melalui 2 (dua) strategi pokok pembangunan perhubungan darat, yaitu:

1. Strategi Pemulihan dan Penataan Penyelenggaraan Perhubungan Darat

Strategi Pembangunan perhubungan darat diarahkan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan dalam kerangka penyediaan aksesibilitas jasa perhubungan darat kepada masyarakat baik di seluruh pelosok tanah air maupun di manca negara. Pembangunan perhubungan darat dilaksanakan dengan berpedoman kepada 7 (tujuh) pilar sebagai berikut:

- a. Pembangunan perhubungan darat dilakukan berdasarkan penerapan prinsip ekonomi dalam rangka memaksimalkan manfaat dan meminimumkan biaya dengan penggunaan asumsi yang rasional dan variabel-variabel ekonomi yang signifikan, sehingga dapat menghasilkan pengembalian biaya (*cost recovery*), baik dalam jangka pendek, menengah, maupun jangka panjang;
- b. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial dan budaya masyarakat, sehingga hasil pembangunan

perhubungan darat memiliki dayaguna yang tinggi bagi seluruh lapisan masyarakat;

- c. Pembangunan perhubungan darat difokuskan kepada segmen-segmen tertentu dalam rangka menunjang kegiatan sektor-sektor lain yang memiliki kontribusi besar dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan memberdayakan daerah;
- d. Pembangunan perhubungan darat dilaksanakan dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, keadilan, kepastian hukum dan kelestarian lingkungan dalam rangka mewujudkan pembangunan nasional yang berkelanjutan (*sustainable development*);
- e. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan orientasi peningkatan pelayanan kepada masyarakat melalui mekanisme pasar dan campur tangan pemerintah dalam rangka meminimalisasi kegagalan pasar (*market failure*);
- f. Pembangunan perhubungan darat dilakukan sesuai dengan arah pengembangan sosial dan ekonomi yang diadopsi dalam perencanaan makro nasional, perencanaan sektoral, perencanaan daerah dan penganggaran secara realistis dan rasional;
- g. Pembangunan perhubungan darat dilakukan dengan mengikutsertakan masyarakat (sektor swasta) untuk berperan aktif dalam penyelenggaraan dan melakukan pengawasan baik pada skala kecil, menengah, maupun skala besar.

2. Strategi Peningkatan Konektivitas Nasional

Strategi Pembangunan Perhubungan Darat diarahkan untuk meningkatkan konektivitas nasional yang bersinergi dengan konektivitas ASEAN melalui pengembangan infrastruktur sektor transportasi pada 6 (enam) koridor ekonomi yang didukung SDM dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan.

Ada 8 (delapan) strategi yang dapat diimplementasikan dalam menunjang peningkatan konektivitas nasional di sektor perhubungan darat sebagai berikut:

a. Strategi I

- 1) Penyusunan Rencana Umum LLAJ;
- 2) Pembenahan Pelayanan AKAP.

Pembenahan Permasalahan Terminal Bayangan dan Pengaturan *Pool* Bus dalam Kota.

Melakukan Pengembangan, Menyelenggarakan dan Mengelola Sistem Informasi dan Komunikasi di Bidang Sarana dan Prasarana LLAJ.

- 3) Mewujudkan konektivitas sabuk utara melalui pembangunan pelabuhan penyeberangan untuk menghubungkan lintas.
- 4) Mengoptimalkan dan merevitalisasi Peran Jaringan Pelayanan dan Prasarana Angkutan Sungai dan Danau;
- 5) Mengoptimalkan Peran Jaringan Pelayanan dan Prasarana Transportasi Jalan

b. Strategi II

- 1) Mewujudkan dan meningkatkan keandalan dan kelaikan armada.
- 2) Sinkronisasi jaringan pelayanan AKAP dengan AKDP dan angkutan lokal untuk perjalanan dalam pulau.
Pembenahan (dan sinkronisasi) jaringan pelayanan AKAP;
Pengaturan (pembagian peran) pool bus di dalam kota.
- 3) Mewujudkan keterpaduan pelayanan/operasi dan rencana pengembangan transportasi darat dengan moda transportasi lainnya.
Menyediakan fasilitas transfer antar moda yang memadai (penumpang dan barang);
Menyediakan akses pelabuhan (penyeberangan dan angkutan sungai) yang memadai;
Pengembangan *short sea shipping* di jalur pantura Pulau Jawa untuk mengurangi beban angkutan jalan.
- 4) Pembangunan fasilitas keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan dan pembangunan jaringan jalan:
Pengadaan rambu dan marka jalan;
Pengawasan dan pemeliharaan rambu dan marka jalan.
- 5) Mewujudkan perlakuan khusus di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil dan orang sakit;
- 6) Mewujudkan sistem logistik nasional yang efisien dan efektif.
Mengoptimalkan fungsi/peran jembatan timbang.
Mengembangkan jaringan (trayek) pelayanan dan simpul (terminal dan *handling system*) angkutan barang.
- 7) Mewujudkan jalan berkeselamatan;
- 8) Melaksanakan RUNK lalu lintas dan angkutan jalan dengan berkoordinasi bersama stakeholder terkait.

c. Strategi III

- 1) Meningkatkan peran angkutan umum massal perkotaan.
Menyusun struktur kelembagaan dan strategi pendanaan penyelenggaraan angkutan umum yang disesuaikan dengan karakter wilayah perkotaan termasuk mekanisme subsidi dan pentarifan;
Pembenahan (re-routing) trayek dan insentif terhadap pelayanan angkutan umum.
- 2) Meningkatkan atau mengoptimalkan pemanfaatan jaringan prasarana jalan.
Mengurangi gangguan sampling;
Pengaturan operasi roda 2 dan kendaraan tidak bermotor;
Pengaturan rute angkutan barang;
Penertiban parker di badan jalan.
- 3) Mempromosikan tertib berlalu lintas (pembenahan perilaku berlalu lintas, promosi keselamatan berlalu lintas).

d. Strategi IV

- 1) Membangun dan mengembangkan sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan;
- 2) Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, pemilik dan/atau Pegemudi Kendaraan Bermotor yang beroperasi di jalan dalam menjaga kelestarian lingkungan.
- 3) Menyiapkan rancangan Peraturan Pemerintah.
Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
Pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan hidup di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
Sanksi administratif terhadap pelanggaran ketentuan mengenai dampak lingkungan LLAJ;
Tata cara, persyaratan dan prosedur penanganan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan yang diakibatkan oleh Kendaraan Bermotor.

e. Strategi V

- 1) Mereview dan melengkapi regulasi bidang transportasi darat terkait isu kerjasama pemerintah-swasta dan pendanaan;
- 2) Menyusun strategi pendanaan (dan kerjasama dengan pihak swasta) dalam penyelenggaraan transportasi darat.

f. Strategi VI

- 1) Menyelesaikan tugas penyusunan produk kebijakan, NSPK dan regulasi (rancangan peraturan pemerintah) bidang transportasi darat;
- 2) Pemberdayaan Forum LLAJ;
- 3) Orientasi pengembangan Transportasi Darat ke luar Jawa (terutama Indonesia bagian timur) sebagai upaya mengatasi disparitas kinerja pelayanan transportasi darat;
- 4) Mengembangkan dan mengoptimalkan angkutan sungai, terutama di Sumatera, Kalimantan dan Papua.

g. Strategi VII

- 1) Mengembangkan angkutan perintis melalui subsidi untuk melayani daerah tertinggal atau pelosok dan pulau-pulau terluar.

h. Strategi VIII

- 1) Menyiapkan rancangan Peraturan Pemerintah tentang pengembangan industri dan teknologi Prasarana LLAJ;
- 2) Melanjutkan pembahasan rancangan Peraturan Pemerintah tentang standar pelayanan dan persaingan yang sehat dalam industri jasa angkutan umum;
- 3) Pengembangan sistem informasi jaringan pelayanan transportasi darat (AKAP dan ASDP);
- 4) Pengembangan industri dan teknologi diarahkan pada pengembangan industri berbahan baku lokal.

2.3 SASARAN DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN

Program sarana transportasi jalan dapat dilakukan dalam jangka pendek, jangka menengah, maupun jangka panjang. Program jangka pendek biasanya bersifat kuratif, selama ini pengujian kendaraan bermotor masih menggunakan sistem manual, dimana semua data teknis kendaraan bermotor dan hasil pengujian masih ditulis dengan tangan dan dicatat dalam bentuk blangko dan penulisan buku uji masih dilakukan secara manual, hal inilah yang memungkinkan terjadinya penyimpangan data hasil pengujian kendaraan bermotor. Disamping itu jumlah data yang ada semakin banyak dan dalam hal pengambilan data pun tidak cepat dan akurat. Untuk mengatasi permasalahan tersebut perlu dilakukan perubahan terkait pengujian kendaraan bermotor, penggunaan Sistem Informasi Manajemen (SIM) dan Kartu Uji atau Smart Card (pengganti buku uji) dan stiker (pengganti plat uji) agar terintegrasi.

Guna Pengembangan Teknologi dan Informasi Pengujian

Kendaraan Bermotor melalui Sistem Online yang lebih efisien maka dibutuhkan perangkat yang memadai agar lebih cepat dan tepat.

Dalam upaya meningkatkan pelayanan yang efisien dan efektif serta meningkatkan kualitas dan kuantitas pengujian kendaraan bermotor dibutuhkan pengembangan teknologi dan informasi untuk pengujian kendaraan bermotor yang lebih baik dan terintegrasi, hal ini dimaksudkan agar setiap saat dibutuhkan penyampaian data administrasi pengujian kendaraan bermotor, dapat lebih cepat dan akurat seiring dengan kemajuan teknologi informasi. Sistem Informasi Manajemen (SIM) PKB adalah sebuah software aplikasi yang digunakan untuk mendata dan membuat laporan dari data-data yang dibutuhkan, serta memberikan monitoring dan analisa data sehingga dapat mengambil keputusan dan kebijakan-kebijakan yang benar. Dengan dibangunnya aplikasi online berbasis teknologi internet diharapkan dapat mempermudah pencatatan dibendahara penerima atas Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Program jangka pendek merupakan program yang sederhana dan membutuhkan penanganan secara teknis. Semakin panjang waktu program maka program akan menjadi semakin kompleks dan melibatkan banyak disiplin ilmu (multi disiplin). Program pengembangan teknologi dan informasi untuk pengujian kendaraan bermotor dimaksud dengan mempertimbangkan beberapa faktor :

1. Sebagai bentuk akuntabilitas, dengan merujuk pada justifikasi untuk pencapaian hasil nyata suatu pengujian;
2. Memenuhi pelaporan pelaksanaan pengujian, jika suatu program akan dipertanggungjawabkan tentu dibutuhkan rincian secara detail dan transparan terkait pelaksanaan pengujian;
3. Dapat mengetahui kinerja dan hasil kerja yang sedang atau telah dilakukan baik dalam tahap proses, hasil dan dampak pelaksanaan pengujian;

Dari pertimbangan-pertimbangan di atas, disusun beberapa strategi untuk mencapai tujuan dan target yang telah ditetapkan. Strategi-strategi tersebut ada yang bersifat mengarah secara langsung pada target, dan ada pula yang bersifat memperbaiki berbagai sistem dukungan (misalnya: asuransi, SIM, data, dan sebagainya) dan mengubah budaya masyarakat yang secara fundamental akan membantu pencapaian target secara lebih

berkelanjutan, meskipun akan tercapai dalam jangka waktu yang lebih lama.

Program keselamatan transportasi jalan dapat dilakukan dalam jangka pendek, jangka menengah, maupun jangka panjang. Program jangka pendek biasanya bersifat kuratif, misalnya bagaimana cara penanganan korban kecelakaan (*emergency services*), lebih cepat ditangani, atau lebih cepat bisa sampai di rumah sakit. Program jangka menengah lebih menekankan pada bagaimana pencegahan luka (*passive safety*) Sedangkan untuk program jangka panjang lebih bersifat preventif, yaitu bagaimana kecelakaan dapat dicegah (*active safety*) dan yang diinginkan yaitu tidak terjadi kecelakaan, namun itu sangat sulit. Oleh karena itu diperlukan suatu proteksi atau perlindungan terhadap pemakai jalan menciptakan lingkungan yang selamat (tidak terjadi kecelakaan) tentunya membutuhkan biaya yang mahal.

Program jangka pendek merupakan program yang sederhana dan membutuhkan penanganan secara teknis. Semakin panjang waktu program maka program akan menjadi semakin kompleks dan melibatkan banyak disiplin ilmu (multi disiplin). Keselamatan jalan pada intinya terdapat 3 (tiga) pilar yaitu terkait dengan pencegahan terjadinya kecelakaan, serta menjauhkan kecelakaan dari luka yang lebih parah (terkait dengan otomotif, helm, peralatan berkendara, dan lain-lain). Apabila sudah terjadi kecelakaan harus ditangani dengan serta merta dan cepat tanggap.

Dari pertimbangan-pertimbangan di atas, disusun beberapa strategi untuk mencapai tujuan dan target yang telah ditetapkan. Strategi-strategi tersebut ada yang bersifat mengarah secara langsung pada target, dan ada pula yang bersifat memperbaiki berbagai sistem dukungan (misalnya: asuransi, SIM, data, dan sebagainya) dan mengubah budaya masyarakat yang secara fundamental akan membantu pencapaian target secara lebih berkelanjutan, meskipun akan tercapai dalam jangka waktu yang lebih lama.

Arah Kebijakan Pembangunan Sarana Transportasi Jalan

1. Menyusun norma, standar, pedoman dan kriteria (NSPK) Sarana Transportasi Jalan;
2. Penerapan dan Rencana Aksi Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) sudah selesai;
3. Pembangunan Sistem Informasi Manajemen (SIM) pengujian kendaraan dan Sistem Informasi Keselamatan (SIK);
4. Promosi dan Kemitraan (Pendidikan dan Pelatihan, Penghargaan dan Sanksi) terhadap Penyelenggaraan Keselamatan

5. Menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang mematuhi standar kelaikan keselamatan pada, Zona Selamat Sekolah dan Rute Aman dan Selamat Sekolah;
6. Menyediakan sarana pengujian kendaraan yang mematuhi standar kelaikan pengujian;
7. Meningkatkan koordinasi antar instansi maupun dengan wilayah;
8. Meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia di Bidang Pengujian Kendaraan dan Keselamatan LLAJ.

2.3.2 Sasaran

Sasaran yang hendak diwujudkan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah sebagai berikut :

- a) Terwujudnya Sarana Transportasi Jalan Yang Berkeselamatan
- b) Turwujudnya Keselamatan Transportasi Jalan
- c) Tersusunnya Kebijakan Sarana dan KeselamatanTransportasi Jalan.

2.3.3 Strategi

a) Terwujudnya Sarana Transportasi Jalan Yang Berkeselamatan

Strategi yang dilakukan oleh Direkorat Sarana Transportasi Jalan dalam rangka mewujudkan sasaran ini adalah sebagai berikut:

- 1) Pengembangan Pengujian Kendaraan Bermotor;
- 2) Pengadaan dan Pemasangan Alat PKB.

b) Sasaran Terwujudnya Keselamatan Transportasi Darat

Strategi yang dilakukan oleh Direkorat Sarana Transportasi Jalan dalam rangka mewujudkan sasaran ini adalah sebagai berikut :

- 1) Penerapan Manajemen Kecepatan RASS, ZOSS
- 2) Pelaksanaan Kemitraan Keselamatan Transportasi Jalan (Kemitraan Keselamatan,Penerapan SMK Perusahaan Angkutan Umum, Bantuan Teknis, Taman Edukatif)
- 3) Melakukan Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan (Materi Sosialisasi, Publisitas)

c) Sasaran Tersusunnya Kebijakan Sarana dan KeselamatanTransportasi Jalan

Strategi yang dilakukan oleh Direkorat Sarana Transportasi Jalan dalam rangka mewujudkan sasaran ini adalah sebagai berikut :

- 1) Penyusunan Dokumen Teknis di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan
- 2) Pelaksanaan Kemitraan Keselamatan Transportasi Jalan (Kemitraan Keselamatan, Penerapan SMK Perusahaan Angkutan Umum, Bantuan Teknis, Taman Edukatif)
- 3) Melakukan Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan (Materi Sosialisasi, Publisitas)

2.3.4 KERANGKA REGULASI

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keselamatan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka telah ditetapkan pula Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan beberapa Peraturan Menteri Perhubungan bidang keselamatan sebagai tindak lanjut Undang-Undang tersebut, yaitu:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. PM Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan;
3. PM Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
4. PM Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015 PM 28 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 Tahun 2014 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek;

5. PM Perhubungan Nomor: PM 27 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
6. PM Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
7. PM Perhubungan Nomor 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan;
8. Peraturan Menteri Perhubungan PM 37 Tahun 2018 tentang Bentuk, Ukuran, dan Tata Cara Pengisian Blangko Bukti Pelanggaran Oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
9. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.407/AJ.401/DRJD/2018 Tahun 2018 tentang Pedoman Teknis Pengendalian Lalu Lintas di Ruas Jalan pada Lokasi Potensi Kecelakaan di Perlintasan dengan Kereta Api.

Program penyusunan Peraturan Menteri Perhubungan/Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tersebut merupakan Program 2015–2019, sebagai berikut:

1. Pengaturan Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada Perusahaan Angkutan Umum (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada Perusahaan Angkutan Umum);
2. Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki Pada Kawasan Sekolah Melalui Media Penyediaan Zona Selamat Sekolah;
3. Pengaturan Pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelaksanaan Audit Keselamatan jalan);
4. Pengaturan Pelaksanaan Uji Laik Fungsi Jalan Bidang Prasarana LLAJ;
5. Pengaturan Pelaksanaan Penerapan Rute Aman Sekolah (Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penerapan Rute Aman Sekolah Sekolah);
6. Pengaturan Pelaksanaan Penerapan Taman Edukatif (Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Penerapan Taman Edukatif Keselamatan Transportasi Darat).

2.3.5 KERANGKA KELEMBAGAAN

Direktorat Pembinaan Keselamatan memiliki keterkaitan secara kelembagaan dengan Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dinas

Perhubungan Provinsi sebagai pembina di Daerah, dan juga publik selaku operator/badan usaha yang bergerak di bidang transportasi darat.

Secara internal, didalam lingkup Kementerian Perhubungan, garis koordinasi sangat diperlukan dengan direktorat teknis lainnya berkaitan dengan sinkronisasi kebijakan, perencanaan, pembangunan, serta pengoperasian, pengendalian, dan pengawasan dalam penyelenggaraan moda-moda transportasi yang terpadu, bersinergi, dan berkompetisi untuk mewujudkan konektivitas transportasi nasional yang handal dan efisien untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik dalam mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan secara berkelanjutan.

Sebagai pembina penyelenggaraan transportasi darat, Direktorat Sarana Transportasi Jalan secara intensif perlu melakukan bimbingan teknis kepada aparatur di daerah, masyarakat, pengemudi maupun kepada operator angkutan umum.

BAB III

CAPAIAN PEMBANGUNAN DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN

TAHUN 2015 – 2018

Capaian pembangunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan selama tahun 2015-2017 yang merupakan penjabaran Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 – 2019, meliputi sarana dan prasarana transportasi jalan. Secara garis besar hasil capaian pembangunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan sampai dengan tahun 2018 sebagai berikut:

NO	Sasaran / Program	Indikator Kinerja Utama	2015		2016		2017		2018	
			T	R	T	R	T	R	T	R
(1)	(2)	(3)								
1	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1 Jumlah Dokumen Kajian Teknis Keselamatan Transportasi Jalan	13	17	20	20	13	13	10	6
		2 Jumlah Monitoring Keselamatan Transportasi Jalan	63	65	144	133	44	64	7	15
		3 Jumlah Sistem Informasi Keselamatan Transportasi Jalan	0	0	0	0	0	0	0	0
		4 Jumlah Sistem Informasi Sarana Transportasi Jalan	0	0	0	0	0	0	0	0
		5 Jumlah Regulasi Keselamatan Jalan.	11	0	15	3	20	2	5	4
		6 Jumlah Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (Penerapan Manajemen Kecepatan, RASS, ZOSS)	6	2	30	34	13	4	48	2
		7 Jumlah Kemitraan Keselamatan Transportasi Darat (Kemitraan Keselamatan, Penerapan SMK Perusahaan Angkutan Umum, Bantuan Teknis, Taman Edukatif)	5	18	7	3	12	3	1	0
		8 Jumlah Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan (Materi Sosialisasi, Publisitas)	23	29	14	14	8	16	3	10
		9 Jumlah Dokumen Kajian Teknis Sarana Transportasi Jalan	0	0	16	15	16	-	24	4
		10 Jumlah Monitoring Sarana Transportasi Jalan	0	0	15	12	15	-	38	-
		11 Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor	0	0	1	11	1	6	0	0
		12 Pengadaan dan Pemasangan Alat PKB	2	2	34	11	34	5	0	0
2	Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional	11 Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Jalan	0	0	15	15	10	10	-	-
		12 Jumlah Bimbingan Teknis Bidang Sarana Transportasi Jalan	0	0	7	6	7	-	18	-

Berdasarkan data diatas, dapat dilihat bahwa beberapa realisasi capaian pembangunan masih ada beberapa indikator yang belum mencapai target. Dari hasil analisis hal ini terjadi karena beberapa hal seperti realisasi pendanaan yang jauh dari kebutuhan. Untuk itu perlu dilakukan rasionalisasi sehingga target yang disusun realitis baik dari sisi kemampuan pendanaan maupun pelaksanaan pekerjaan dilapangan.

3.1 Alokasi Anggaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2019

Alokasi anggaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan tahun 2019 adalah sebesar Rp 100.933.003.000.

BAB IV

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI DAN KERANGKA REGULASI

4.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL

Sejalan dengan visi pembangunan “Terwujudnya Indonesia yang Berdaulat Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”, maka pembangunan nasional 2015 – 2019 diarahkan untuk mencapai sasaran utama, yang salah satu sasaran pembangunan sector unggulan adalah aspek maritime dan kelautan yang memuat upaya membangun konektivitas nasional.

Salah satu program Agenda Prioritas Pembangunan (Nawa Cita) yaitu meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional dijabarkan kembali ke dalam agenda pembangunan nasional, khususnya agenda pembangunan transportasi darat berskala nasional, diantaranya adalah membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan dan membangun transportasi massal perkotaan.

4.1.1 Isu Strategis : Membangun Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan

Infrastruktur penunjang konektivitas nasional baik berupa jaringan transportasi dan jaringan telekomunikasi, perlu diintegrasikan dengan pelayanan sarana intermoda transportasi, khususnya transportasi darat yang terhubung secara efisien dan efektif, termasuk mendorong pembangunan konektivitas antara wilayah, sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi Indonesia. Penyediaan infrastruktur transportasi darat 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 sub – sektor perhubungan darat;
2. Mempercepat pembangunan transportasi darat 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 darat yang berorientasi nasional dengan transportasi darat yang berorientasi lokal dari kewilayahan;

4. Mengembangkan sarana dan prasarana transportasi darat yang ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan melalui mitigasi dan adaptasi perubahan iklim maupun peningkatan keselamatan dan kualitas kondisi lingkungan;
5. Meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi darat serta pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi;
6. Meningkatkan kapasitas dan kualitas sumber daya manusia Ditjen Perhubungan Darat.

4.1.1.1 Mengembangkan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat yang Ramah Lingkungan dan Mempertimbangkan Daya Lingkungan Melalui Mitigasi dan Adatasi Perubahan Iklim Maupun Peningkatan Keselamatan dan Kualitas Kondisi Lingkungan

Kemampuan melakukan mitigasi serta adaptasi terhadap perubahan iklim merupakan salah satu kebutuhan untuk meningkatkan efisiensi serta keandalan sistem transportasi khususnya subsektor transportasi darat. Perencanaan disertai pelaksanaan mitigasi dan adaptasi di sektor transportasi darat kedepan didasarkan padapengelolaan potensi dan sumberdaya alam, peningkatan kapasitas individu serta organisasi yang tepat, serta didukung dengan pembangunan infrastruktur transportasi darat yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim dan cuaca ekstrem agar tercipta sistem transportasi darat yang andal dan berkelanjutan mendukung konektivitas nasional adalah sebagai berikut :

1. Penyediaan sarana transportasi darat yang ramah lingkungan
2. Pembangunan prasarana transportasi darat yang tahan terhadap dampak perubahan iklim/ cuaca ekstrem;
3. Penyediaan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan;
4. Peningkatan kapasitas SDM transportasi darat yang responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrem;
5. Peningkatan peralatan transportasi darat yang responsive terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrem

4.1.1.2 Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan dalam Penyelenggaraan Pelayanan Transportasi Darat

Upaya untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi darat ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi darat serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi darat yang meliputi transportasi jalan, penyeberangan, sungai dan danau dalam menuju target *zero accident*.

Di sisi lain, perubahan mental dalam berdisiplin berlalu lintas, ketaatan terhadap peraturan, serta penguatan terhadap kemampuan kelembagaan untuk pendidikan dan pencegahan maupun pertolongan serta penyelamatan korban kecelakaan transportasi darat juga diperlukan dalam rangka untuk meningkatkan respon terhadap terjadinya kecelakaan transportasi darat dan upaya pertolongan dan penyelamatan jiwa manusia. Khusus untuk transportasi jalan, dalam rangka penanganan keselamatan jalan secara komprehensif pada tahun 2011 telah disusun suatu perencanaan jangka panjang yang melibatkan seluruh pemangku kepentingan yang ada dan bersifat lintas sektoral, yaitu berupa Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 dan diperkuat melalui Inpres No.4 Tahun 2013 Program Dekade Aksi Keselamatan Tahun 2011-2020. Strategi yang dijalankan untuk menjalankan kebijakan di atas antara lain melalui:

1. Pemenuhan fasilitas perlengkapan jalan, implementasi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan/Daerah Rawan Kecelakaan, sarana bantu navigasi pelayaran maupun perlengkapan navigasi pelayaran sesuai standar pelayanan minimal dan standart keselamatan transportasi internasional;
2. Meningkatkan kelaikan kendaraan bermotor melalui uji tipe dan uji berkala;
3. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi darat yang berkeselamatan sejak usia dini;
4. Meningkatkan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan baik di tingkat nasional maupun daerah.

4.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DITJEN PERHUBUNGAN DARAT

Dalam rangka mewujudkan Pelayanan Transportasi Darat yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan ditetapkan sasaran dan strategi sebagai berikut:

1. Sasaran Terwujudnya Pelayanan Transportasi Darat yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan, dengan arah kebijakan Mewujudkan Pelayanan Transportasi Darat yang Handal, Berdaya saing dan Memberikan Nilai tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan, melalui strategi antara lain:

- a. Peningkatan konektivitas antar wilayah;
 - b. Pembangunan jaringan pelayanan yang terintegrasi antarmoda
2. Sasaran Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, dengan arah kebijakan Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, melalui strategi antara lain:
- a. Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi darat;
 - b. Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi darat;
 - c. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi darat yang berkeselamatan sejak usia dini.
 - d. Peningkatan/pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan;
 - e. Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi darat sesuai dengan perkembangan teknologi;
 - f. Pemenuhan standar keselamatan transportasi darat berupa perlengkapan navigasi pelayaran sungai, danau dan penyeberangan;
 - g. Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi darat;
 - h. Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi darat melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya.
 - i. Peningkatan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan jalan baik di tingkat nasional maupun daerah.
 - j. Koordinasi peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan
 - k. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi darat
 - l. Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi (pencurian, vandalisme, perompakan, pembajakan, teroris, dll), khususnya subsektor transportasi darat.
3. Sasaran meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi darat, dengan arah kebijakan meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi, melalui strategi antara lain:
- a. Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat;

- b. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi darat yang berdasarkan outcomes
 - c. Mendorong pembangunan infrastruktur transportasi darat melalui kerjasama Pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta
 - d. Penyiapan konsep angkutan umum massal perkotaan yang lebih matang dan komprehensif
 - e. Pengembangan BRT
 - f. Penyediaan dana subsidi/PSO yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan massal perkotaan
4. Sasaran Terlaksananya Perumusan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Transportasi Darat, dengan arah kebijakan Melaksanakan Perumusan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Transportasi Darat, melalui strategi antara lain:
- a. Pemetaan arah/kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi darat;
 - b. Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang – undangan;
 - c. Percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi darat;
 - d. Percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi darat;
 - e. Evaluasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan yang menghambat percepatan pembangunan transportasi darat

BAB V

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

5.1 TARGET KINERJA DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN

TAHUN 2015-2019

Untuk mendorong terciptanya akuntabilitas kinerja penyelenggaraan transportasi darat sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik, dibutuhkan pengukuran kinerja kegiatan untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan.

Pengukuran kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis serta didasarkan pada indikator kinerja kegiatan, meliputi masukan, keluaran, hasil, manfaat dan dampak. Tingkat keberhasilan suatu kegiatan ditandai dengan indikator kinerja utama sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2010 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama di lingkungan Kementerian Perhubungan yang telah disempurnakan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 dengan tambahan indikator kegiatan yang bersifat strategis.

Direktorat Sarana Transportasi jalan merupakan organisasi baru yang terbentuk setelah reorganisasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sehingga perlu penyesuaian dan pembuatan indikator – indikator kinerja yang baru sebagaimana berikut:

1. Pada sasaran **“Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat”** dengan indikator kinerja, meliputi :
 - 1) Jumlah Monitoring dan Evaluasi Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan
 - 2) Jumlah Perusahaan yang menerapkan SMK Perusahaan Angkutan Umum
 - 3) Jumlah Kampanye dan Sosialisasi Bidang Sarana dan Keselamatan
 - 4) Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan
 - 5) Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan
 - 6) Jumlah Dukungan Bidang Sarana Transportasi Jalan
2. Pada sasaran **“Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional”** dengan indikator kinerja, meliputi :

- 1) Persentase Peningkatan Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor
- 2) Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Tabel 5.1 Rumusan Indikator Kinerja pada Rencana Lima Tahunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015-2019

SASARAN STRATEGIS	PROGRAM / INDIKATOR KINERJA
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1) Jumlah Monitoring dan Evaluasi Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2) Jumlah Perusahaan yang menerapkan SMK Perusahaan Angkutan Umum 3) Jumlah Kampanye dan Sosialisasi Bidang Sarana dan Keselamatan 4) Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 5) Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 6) Jumlah Dukungan Bidang Sarana Transportasi Jalan
Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional	1) Persentase Peningkatan Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor 2) Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

**Tabel 5.2 Rincian Target Direktorat Sarana Transportasi Jalan
Tahun 2015-2019**

TARGET RENSTRA 2015-2019 DIT. SARANA TRANSPORTASI JALAN															
NO	Sasaran / Program	Indikator Kinerja Utama		2.015		2.016		2.017		2.018		2.019		Total Alokasi Anggaran 2015 - 2019 (Rp. Milyar)	Target 2015-2019
				Anggaran	Vol.	Anggaran	Vol.	Anggaran	Vol.	Anggaran	Vol.	Anggaran	Vol.		
(1)	(2)	(3)													
1	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1	Jumlah Monitoring dan Evaluasi Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	-	-	-	-	-	-	-	-	6.365.441.000	10	6.365.441.000	10
		2	Jumlah Perusahaan yang menerapkan SMK Perusahaan Angkutan Umum	-	-	-	-	-	-	-	-	300.000.000	9	300.000.000	9
		3	Jumlah Kampanye dan Sosialisasi Bidang Sarana dan Keselamatan	-	-	-	-	-	-	-	-	12.550.000.000	11	12.550.000.000	11
		4	Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	-	-	-	-	-	-	-	-	7.800.000.000	11	7.800.000.000	11
		5	Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	-	-	-	-	-	-	-	-	670.000.000	3	670.000.000	3
		6	Jumlah Dukungan Bidang Sarana Transportasi Jalan	-	-	-	-	-	-	-	-	70.936.119.000	18	70.936.119.000	18
2	Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional	11	Persentase Peningkatan Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor	-	-	-	-	-	-	-	-	6.215.035.000	42	6.215.035.000	42
		12	Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan									4.215.400.000	950	4.215.400.000	950

5.2 KERANGKA PENDANAAN

Kerangka Pendanaan disusun berdasarkan kebutuhan capaian kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan yang direpresentasikan melalui Indikator Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan dengan total alokasi anggaran Tahun 2019 sebesar Rp. 109.051.995.000

Dalam rangka mewujudkan target sasaran dalam Rencana Lima Tahunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015-2019, ditetapkan meliputi :

A. Kegiatan Strategis/Prioritas di Sub Direktorat Uji Tipe Kendaraan Bermotor sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Regulasi di Bidang Uji Tipe Kendaraan Bermotor
- 2) Uji Tipe yang mengacu pada UNCE
- 3) SDM yang berkeselamatan :
 - Bimbingan Teknis Perusahaan Karoseri
 - Bimbingan Teknis Penguji Tipe Kendaraan Bermotor
 - Bimbingan Teknis Perusahaan Pemegang Merek (APM) dan Importir Umum

B. Kegiatan Strategis/Prioritas di Sub Direktorat Uji Berkala sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Regulasi di Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor
- 2) Pengadaan Alat Kalibrasi
- 3) Pengadaan Alat Uji Mobile
- 4) Bantuan Teknis Bidang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor
- 5) Pembangunan UPUBKB Percontohan
- 6) Pertemuan Penguji Kendaraan Bermotor Seluruh Indonesia
- 7) Bimtek Bidang Pengujian Kendaraan Bermotor
- 8) Kalibrasi
- 9) Sertifikasi Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor
- 10) Uji Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor
- 11) Akreditasi UPUBKB
- 12) Pengadaan Bukti Lulus Uji Berkala (Smart Card, Kartu Uji dan Stiker Uji)
- 13) Kajian Teknis Bidang Pengujian Kendaraan Bermotor

C. Kegiatan Strategis/Prioritas di Sub Direktorat Manajemen Keselamatan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Regulasi di Bidang Manajemen Keselamatan Transportasi Darat;
- 2) Pembangunan Prasarana LLAJSDP yang berkeselamatan
 - Implementasi Penerapan Batas Kecepatan
 - ZoSS

- RASS

3) SDM yang berkeselamatan

- Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ
- Peningkatan Kapasitas Pelajar Peduli Keselamatan
- Pemberdayaan Masyarakat Peduli Keselamatan)
- Bimtek Manajemen Kecepatan
- Bimtek Rencana Aksi Keselamatan

D. Kegiatan Strategis di Sub Direktorat Promosi dan Kemitraan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Regulasi di Bidang Promosi dan Kemitraan Keselamatan Transportasi Darat
- 2) SDM yang berkeselamatan
 - Pemilihan Awak Kendaraan Umum Teladan/Abdi Yasa
 - Bimbingan Teknis Materi Keselamatan
 - Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan
 - Bimbingan Teknis Komunitas Masyarakat Sadar Keselamatan
 - Taman Edukatif
 - Sosialisasi Keselamatan

E. Kegiatan Pendukung Lainnya Direktorat Sarana Transportasi Jalan sebagai berikut:

Penyelenggaraan Rapat Koordinasi / Rapat Kerja bidang Keselamatan, Bimbingan Teknis Organisasi, , Penataan Organisasi, pembinaan Aparatur / SDM, Kegiatan Kehumasan, Sidang / Konferensi Internasional di Luar Negeri dan Dalam Negeri, Sistem Akuntansi instansi (SAI), Pengelolaan / Penertiban / Penataan Asset Negara, Penyelesaian TGR, Sosialisasi / Diseminasi / Seminar / Publikasi, workshop, Pengkajian dan penyusunan peraturan, Studi / Kajian / Survey / Pengelolaan Sistem Informasi, Penyusunan Pedoman dan Standar, Penyusunan / Pelaporan Penyelenggaraan Transportasi Darat, Monitoring/Evaluasi, Penyusunan Lakip Dan Laporan Tahunan.

BAB VI

PENUTUP

Naskah Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 - 2019 ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2015 - 2019, yang akan menjadi pedoman bagi Direktorat Sarana Transportasi Jalan dalam melaksanakan kebijakan dan strategi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 – 2019 disusun untuk memberikan dukungan administrasi dan teknis pelaksanaan penyelenggaraan keselamatan transportasi darat bagi seluruh Aparatur di Lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan dengan menciptakan dan menjaga kesinambungan pembangunan sektor transportasi secara nasional khususnya sektor transportasi darat. Untuk itu ditetapkan kaidah-kaidah pelaksanaan sebagai berikut :

1. Seluruh Aparatur di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan secara bersama-sama mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 - 2019 dengan sebaik-baiknya.
2. Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan dijabarkan ke dalam Rencana Kerja dan Perjanjian Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 - 2019 dan menjadi acuan bagi seluruh Aparatur di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan dalam menyusun Rencana Kerja dan Perjanjian Kinerja Tahun 2015 - 2019.
3. Direktorat Sarana Transportasi Jalan berkewajiban menciptakan dan menjaga konsistensi antara Arah Kebijakan yang meliputi tujuan, sasaran, strategi dan kebijakan pada Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan dengan Rencana Kerja dan Kinerja seluruh Aparatur di lingkungan Direktorat Pembinaan Keselamatan.
4. Dalam rangka menjaga efektivitas pelaksanaan Rencana Strategis/Rencana Lima Tahunan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015 - 2019, masing-masing unit kerja di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan diwajibkan

dapat memberikan kontribusi dan mendukung dalam pencapaian target-target yang telah ditetapkan dan dapat melaksanakan pemantauan dan evaluasi terhadap capaian Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015 - 2019.

5. Direktorat Sarana Transportasi Jalandapat melakukan review terhadap Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2015 – 2019 apabila dalam periode pelaksanaannya terdapat perubahan kebijakan yang perlu disesuaikan dengan tetap menjaga kesinambungan terhadap kebijakan nasional dan kebijakan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.