



Kementerian Perhubungan RI
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
BPTD Kelas II Kalimantan Barat

RENCANA STRATEGIS 2025 – 2029

*Balai Pengelola Transportasi Darat
Kelas II Kalimantan Barat*



Kementerian Perhubungan RI
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
BPTD Kelas II Kalimantan Barat



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat-Nya sehingga Rencana Strategis (RENSTRA) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025 – 2029 dapat tersusun hingga selesai.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, serta berpedoman pada arah kebijakan pembangunan jangka panjang nasional sebagaimana ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025–2045, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025–2029 dan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029, Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025–2029 merupakan dokumen perencanaan untuk Unit Kerja Eselon III Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat yang disusun untuk periode 5 (lima) tahun, yaitu Tahun 2025–2029. Renstra ini menjadi pedoman dalam penyelenggaraan tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat dalam rangka mendukung pencapaian sasaran pembangunan bidang perhubungan darat.

Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025-2029 memuat kinerja utama yang dicapai, serta Indikasi pendanaan sesuai tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat untuk membangun sektor transportasi darat di Kalimantan Barat dalam kurun waktu 2025-2029, yang disusun dengan berpedoman pada Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga.

Muatan Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025-2029 ini dilakukan dengan mempertimbangkan perlunya identifikasi program prioritas yang harus diselesaikan dan dapat dimanfaatkan pada tahun 2025-2029, adanya perubahan di dalam paradigma pembiayaan dan alternatif pembiayaan selain APBN serta perubahan aturan dan lingkungan strategis. Dengan ditetapkannya Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025–2029 ini, maka seluruh dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Rencana Kerja (Renja), serta Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L) di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat wajib disusun dan dilaksanakan dengan mengacu pada Renstra ini

Dengan adanya perencanaan program yang terukur dan transparan, segenap unit Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat mampu berkontribusi secara optimal untuk saling bersinergi dalam menyelenggarakan pembangunan perhubungan darat guna tercapainya sasaran pembangunan perhubungan darat yang telah ditetapkan.

Pontianak, 29 Desember 2025
Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat
Kelas II Kalimantan Barat

I Ketut Suhartana, S.Si.T., M.T.
NIP. 19710619 199602 1 001



DAFTAR ISI



BAB 1

PENDAHULUAN

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025-2029 adalah dokumen perencanaan lima tahunan yang menjadi panduan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat dalam menyusun kebijakan dan anggaran tahunan selama periode 2025-2029. Renstra ini merupakan hasil turunan dari Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 dan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) serta Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2025-2029.

Renstra juga harus mampu mengukur pencapaian tujuan dan sasaran melalui pengukuran kinerja yang berkesinambungan. Hal ini melibatkan hubungan antara indikator kinerja, arah kebijakan, strategi implementasi dan evaluasi tahunan dan lima tahunan untuk memberikan masukan dalam perencanaan dan penganggaran ke depan.

1.1 Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat

Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat menggambarkan tugas pokok dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat sebagai batasan ruang lingkup, serta pencapaian yang telah dilaksanakan dalam RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun sebelumnya.

1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi mempunyai kedudukan, tugas, dan fungsi sebagaimana disampaikan pada **Tabel 1.1.**



Tabel 1.1 Kedudukan, tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat

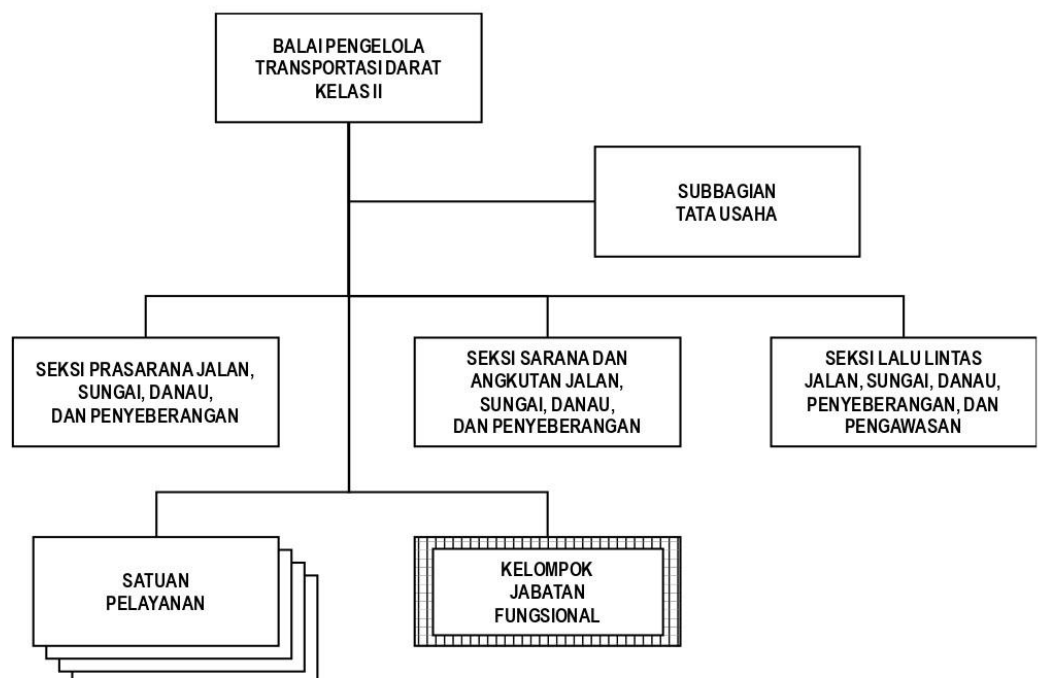
No.	ASPEK	PENGATURAN DALAM PM 1 Tahun 2025
1.	Kedudukan BPTD	Balai Pengelola Transportasi Darat merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
2.	Tugas BPTD	Balai Pengelola Transportasi Darat mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan Terminal Tipe A, Terminal barang untuk umum, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, dan Pelabuhan Sungai, Danau, Penyeberangan, Pengendalian dan Pengawasan Keselamatan Sarana, Prasarana, Lalu lintas dan angkutan, serta Keselamatan dan Keamanan Pelayaran Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.
3.	Fungsi yang dilaksanakan oleh BPTD	1. Penyusunan rencana, program, dan anggaran; 2. Pelaksanaan pengelolaan Terminal Tipe A, Terminal barang untuk umum, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, dan Pelabuhan Sungai, Danau, Penyeberangan; 3. Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan;

No.	ASPEK	PENGATURAN DALAM PM 1 Tahun 2025
		4. Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan; 5. Pelaksanaan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan; 6. Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan 7. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

Sumber: PM 1 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat

Susunan organisasi dan tata kerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi disajikan pada gambar berikut.

Gambar 1.1 : Bagan Susunan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat



1.1.2 Capaian RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2020-2024

Sasaran Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat 2020-2024 dirumuskan berdasarkan sasaran nasional pembangunan pada sektor transportasi pada RPJMN 2020-2024. Sasaran Kegiatan ini juga memperhatikan visi misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan permasalahan pembangunan yang terjadi pada periode tersebut. Sasaran Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi 2020-2024 diukur melalui Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK. Tabel I.2 menyajikan capaian indikator kinerja kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat 2020-2024.

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat pada Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2020-2024 memiliki 5 (lima) Sasaran Kegiatan. Realisasi dan capaian kinerja program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2020-2024 dijelaskan pada Tabel I.2, dimana terdapat 12 (dua belas) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Tabel I.2 menggambarkan indikator kinerja kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi hingga tahun 2023 beserta target yang hendak dicapai pada tahun 2024.



Tabel 1.2 Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat
Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2020-2024

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI S.D 2023	TARGET S.D 2024
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1.	SK1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100
		IKK1.3	Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	4
		IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	4
2.	SK2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKK2.1	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	95
		IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP	%	100
3.	SK4 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	80
		IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	%	1
		IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	1.500
		IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	80
		IKK7b	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan	Lokasi	1



NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI S.D 2023	TARGET S.D 2024	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
		pelayaran alur pelayaran SDP				
4.	SK5 Meningkatnya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	87	90
5.	SK1 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK6.1	Tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	88	90



Tabel 1.3 Capaian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2020-2024

Sasaran Kegiatan/Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024		
		T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
SK 1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi				100%			100%			100%			100%			100%
IKK1.1 Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%
IKK1.3 Jumlah terminal tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	4	4	100%	4	4	100%	4	4	100%	4	4	100%	4	4	100%
IKK1.6 Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	Lokasi	1	1	100%	7	7	100%	7	7	100%	4	4	100%	4	4	100%
SK 2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat				100%			100%			100%			100%			102%
IKK2.1 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di terminal tipe-A	%	75	75	100%	80	80	100%	80	80	100%	95	95	100%	95	98,61	103,8%
IKK2.3 Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Pelabuhan SDP	%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%
SK 4. Meningkatnya keselamatan transportasi darat				100%			100%			100%			100%			115%
IKK3.1 Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	45	45	100%	70	70	100%	70	70	100%	80	80	100%	100	100	100%
IKK3.2 Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	3	3	100%	2	2	100%	1,5	1,5	100%	1	1	100%	67	30	155,22%
IKK3.5 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	-	-	-	750	750	100%	1.000	1.000	100%	1.500	1.500	100%	1.500	2.269	151,27%
IKK7a Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	-	-	-	50	50	100%	80	80	100%	80	80	100%	80	54	67,5%
IKK7b Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan pelayaran alur pelayaran SDP	Lokasi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	100%	1	1	100%
SK 5. Meningkatnya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat				100%			100%			100%			100%			100%



Sasaran Kegiatan/Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024		
			T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	12	12	100%	85	85	100%	85	85	100%	87	87	100%	90	90	100%
SK 1. Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel					61%			99%			100%			100%			100%
IKK1	Tingkat penyelenggaraan perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	100	61	61%	85	84	99%	85	85	100%	88	88	100%	90	90	100%
Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Kegiatan					92%			99,80%			100,0%			100%			103%
Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Kegiatan					96%			99,91%			100%			100%			106%
Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan yang lebih besar atau sama dengan 100% (IKK≥100%)					8			10			11			12			11
Jumlah Indikator Kinerja Kegiatan kurang dari 100% (0%≤IKK<100%)					1			1			0			0			1



1.2 Potensi dan Permasalahan

Analisis potensi, permasalahan, peluang, dan tantangan pada Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat 2025-2029 menggunakan pendekatan identifikasi isu strategis dan analisis situasional pada sektor perhubungan darat. Identifikasi isu strategis dilakukan untuk menemukan permasalahan yang perlu dijawab dalam jangka menengah. Sementara itu, analisis situasional dilakukan untuk menemukan faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi sektor perhubungan darat.

Isu strategis sektor perhubungan darat adalah sebagai berikut:

1. Tingginya biaya logistik

Biaya logistik terdiri dari biaya pergudangan, transportasi, dan administrasi. Dalam Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029, Kajian Biaya Logistik SIRI menemukan bahwa biaya logistik di Indonesia Tahun 2022 sebesar 14,1 persen dari PDB. Angkutan darat, termasuk kereta api berkontribusi terhadap 50 persen dari biaya logistik.

Biaya angkutan barang berbasis jalan yang tinggi merupakan simptom dari kegagalan perencanaan kegiatan logistik secara menyeluruh. Transportasi pada suatu kegiatan logistik memiliki fungsi untuk fasilitasi pergerakan barang. Akar masalah dari tingginya biaya angkutan darat pada kegiatan logistik perlu dianalisis lebih lanjut dengan memperhatikan hierarki permintaan atas pergerakan, perjalanan, dan lalu lintas untuk membentuk biaya angkutan barang.

Hierarki permintaan pergerakan, perjalanan, dan lalu lintas sebagai penyebab tingginya biaya angkutan barang antara lain adalah:

- a. Pengaruh permintaan atas pergerakan barang atau *travel demand* yang dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut:
 - Persentase biaya angkutan barang dihitung dari proporsi biaya angkutan terhadap harga barang. Biaya angkutan barang dihitung dari jumlah barang yang diangkut, sehingga biaya angkutan untuk distribusi barang mentah, barang setengah jadi, dan barang jadi tidak berbeda. Barang mentah memiliki harga yang lebih rendah daripada barang setengah jadi maupun barang jadi. Dengan demikian, persentase biaya angkutan untuk



barang mentah menjadi lebih besar daripada persentase biaya angkutan terhadap barang setengah jadi atau barang jadi;

- Lokasi pusat produksi, industri, dan pasar menjadi pembentuk permintaan pergerakan barang. Lokasi pusat produksi, industri, dan pasar yang tersebar menyebabkan jarak perjalanan barang menjadi semakin jauh. Peningkatan jarak perjalanan barang menyebabkan biaya angkutan barang menjadi semakin meningkat pula;
 - Pengaturan tata niaga komoditas mengatur jumlah dan jarak pergerakan barang. Belum adanya tata niaga komoditas untuk mengatur wilayah distribusi suatu komoditas menyebabkan peningkatan jumlah dan jarak perjalanan barang. Peningkatan jumlah dan jarak perjalanan barang menyebabkan biaya angkutan barang menjadi semakin meningkat pula;
- b. Pengaruh permintaan atas perjalanan barang atau *transport demand* yang dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut:
- Angkutan barang berbasis jalan masih menjadi moda yang dominan untuk distribusi barang, khususnya perjalanan di dalam pulau;
 - Minimnya pusat konsolidasi barang, maka muatan angkutan barang tidak terkonsolidasi dengan peti kemas dan tidak ada kepastian waktu pengiriman barang;
 - Fragmentasi industri angkutan barang berbasis jalan menyebabkan biaya angkutan barang tidak memenuhi skala keekonomian;
- c. Pengaruh permintaan atas perjalanan barang atau *transport demand* dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut:
- Waktu perjalanan pada koridor utama pulau di Indonesia adalah 2,2 jam/100 km di lintas utama. Sementara itu, rata-rata waktu tempuh di Vietnam & Thailand adalah 1,5 jam/100 km (*Bappenas, 2024*);
 - Kondisi infrastruktur jalan masih sub standar, khususnya di luar Pulau Jawa, sehingga waktu perjalanan bertambah. Penambahan waktu perjalanan meningkatkan biaya angkutan barang.

Perencanaan lintas angkutan barang yang menghubungkan antara koridor utama pulau dan terminal barang sebagai simpul alih moda dan pusat konsolidasi/distribusi muatan barang, serta dukungan MRLI untuk menurunkan



waktu perjalanan pada koridor utama pulau di Indonesia menjadi peluang bagi peningkatan kontribusi sektor perhubungan darat untuk menurunkan biaya angkutan barang berbasis jalan.

Isu strategis angkutan barang ini menunjukkan bahwa penyebab tingginya biaya angkutan barang bersifat lintas sektor. Namun, tanpa intervensi dari permintaan pergerakan pada bagian hulu, menyebabkan kontribusi intervensi angkutan barang untuk menurunkan biaya angkutan barang pada bagian hilir pun menjadi terbatas pula. Tantangan bagi sektor perhubungan darat adalah meningkatkan kontribusi untuk memberikan nilai tambah berupa penurunan biaya angkutan barang.

2. Masih tingginya fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan

Tingginya jumlah kecelakaan dan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas masih menjadi permasalahan utama keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Perbandingan data kecelakaan lalu lintas jalan pada rentang tahun 2019-2023 menunjukkan tren peningkatan jumlah kecelakaan dan keparahan korban lalu lintas selama empat tahun terakhir. Jumlah kejadian kecelakaan dan korban meninggal pada tahun 2023 lebih banyak dibandingkan dengan tahun sebelumnya, yaitu: 152.008 kejadian kecelakaan lalu lintas jalan dan 27.895 korban meninggal dunia.

Sebaliknya, perbandingan keparahan korban kecelakaan lalu lintas selama rentang tahun 2019-2023 menunjukkan tren berbeda, yaitu: penurunan indeks fatalitas korban meninggal per kejadian kecelakaan dan rasio fatalitas korban meninggal per total korban kecelakaan selama rentang tahun 2019-2023. Keparahan korban kecelakaan pada tahun 2023 adalah paling rendah dibandingkan tahun sebelumnya, yaitu: indeks fatalitas korban meninggal per kejadian kecelakaan lalu lintas adalah 0,18 dan rasio fatalitas korban meninggal dunia per total korban kecelakaan adalah 12,45 persen.



Tabel 1.4 Jumlah Kejadian dan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas
2019-2023

	Satuan	2019	2020	2021	2022	2023
Kecelakaan Lalu Lintas	kejadian	116.411	100.028	103.645	137.851	152.008
Korban Kecelakaan						
- Meninggal Dunia	orang	25.671	23.529	25.266	27.531	27.895
- Luka Berat	orang	12.475	10.751	10.553	13.230	15.154
- Luka Ringan	orang	137.342	113.518	117.913	163.686	180.920
Total Korban	orang	175.488	147.798	153.732	204.447	223.969
Keparahan Korban						
- Korban meninggal per kecelakaan	MD/kejadian	0,22	0,24	0,24	0,20	0,18
- Korban Meninggal per Total Korban	MD/Total Korban	14,63%	15,92%	16,44%	13,47%	12,45%

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri pada PDDA 2023

Penurunan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan menunjukkan adanya perbaikan kinerja keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Namun, spirit perbaikan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan didasarkan pada nilai bahwa sudah terlalu banyak orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia.



Gambar 1.2 Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri pada PDDA 2023

Fatalitas korban kecelakaan pada tahun 2023 menunjukkan bahwa 3-4 orang meninggal dunia per jam akibat kecelakaan lalu lintas, satu dari delapan korban

kecelakaan lalu lintas jalan meninggal dunia, dan satu orang meninggal meninggal dunia tiap enam kejadian kecelakaan lalu lintas jalan.

Kecelakaan lalu lintas jalan disebabkan oleh kombinasi faktor manusia, kendaraan, dan jalan (dan lingkungan), dan interaksi masing-masing faktor tersebut. Perubahan paradigma keselamatan jalan diperlukan dengan tidak hanya fokus pada penurunan jumlah kecelakaan (*traditional approach*), tetapi menjadi kombinasi antara *traditional approach* dan *safe system approach* dengan fokus pada pengurangan fatalitas.

Guna meningkatkan kinerja keselamatan LLAJ, Pemerintah menyusun Perpres No. 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau RUNK LLAJ. RUNK LLAJ menggunakan pendekatan 5 pilar meliputi: Sistem yang Berkeselamatan atau *Safer System*, Jalan yang Berkeselamatan atau *Safer Roads*, Kendaraan yang Berkeselamatan atau *Safer Vehicles*, Pengguna Jalan yang Berkeselamatan atau *Safer People*, dan Penanganan Korban Kecelakaan atau *Post Crash Responses*.

Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki peran penting dalam pelaksanaan RUNK LLAJ sebagai koordinator Pilar 3 (Kendaraan yang Berkeselamatan) maupun instansi penanggung jawab dan pendukung pada Pilar 1 (Sistem yang Berkeselamatan), Pilar 2 (Jalan yang Berkeselamatan), dan Pilar 4 (Pengguna Jalan yang Berkeselamatan).

Evaluasi kinerja keselamatan LLAJ berbasis faktor penyebab kecelakaan dan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan untuk mengetahui kontribusi pilar bagi perbaikan kinerja keselamatan LLAJ. Kontribusi tiap pilar ini diturunkan menjadi dasar penetapan kontribusi masing-masing stakeholder keselamatan jalan, termasuk Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Oleh karena itu, penetapan indikator kinerja masih berbentuk kontribusi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terhadap penurunan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan.

Tantangan bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan kontribusi bagi perbaikan kinerja keselamatan jalan perlu difokuskan pada suatu kejadian kecelakaan lalu lintas jalan yang fatal dan berulang dengan penyebab yang sama. Penanganan keselamatan LLAJ perlu ditinjau dari akar masalah



penyebab kecelakaan. Sebagai contoh adalah kecelakaan lalu lintas jalan yang melibatkan angkutan umum (orang atau barang).

Secara konseptual, keterlibatan kendaraan angkutan umum pada kecelakaan lalu lintas jalan memiliki karakteristik *low frequency, high consequence*. Temuan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan angkutan umum patut diduga bahwa faktor awak kendaraan hanyalah simptom penyebab kecelakaan.

Berlangsungnya fragmentasi industri angkutan umum ditandai oleh perusahaan angkutan umum hanya mengoperasikan jumlah armada sedikit dan tidak memenuhi skala keekonomian untuk menjalankan bisnis angkutan umum. Untuk bertahan dalam bisnis, perusahaan angkutan umum melakukan maksimalisasi utilisasi aset dan memotong biaya, sehingga meningkatkan risiko yang membahayakan keselamatan LLAJ. Pola pikir *good business is good safety* perlu dibangun untuk mendorong konsolidasi industri angkutan umum agar pengoperasian armada angkutan umum mampu memenuhi skala keekonomian dan pada akhirnya mampu menurunkan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas jalan yang fatal.

3. Masih rendahnya modal share angkutan umum perkotaan

Peningkatan urbanisasi menjadi tantangan bagi perencanaan transportasi perkotaan di Indonesia ke depan. Jumlah penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan pada tahun 2010 adalah 49,9 persen. Sesuai dengan Ringkasan Eksekutif Visi Indonesi 2045, pada tahun 2035, penduduk di Pulau Jawa yang tinggal di perkotaan mencapai hampir 90% penduduk Jawa tinggal di perkotaan. Sementara itu, penduduk yang tinggal di perkotaan pada tahun 2045 diperkirakan menjadi 72,8 persen.

Urbanisasi meningkatkan kebutuhan lahan untuk tempat tinggal pada kawasan perkotaan. Keterbatasan lahan pada kawasan perkotaan menyebabkan harga lahan untuk permukiman makin meningkat pula. Masyarakat memilih untuk tinggal pada area permukiman yang tersebar di kawasan pinggiran kota. Kondisi ini mendorong kawasan perkotaan berkembang secara *sprawl*. Perkembangan *sprawl* ini ditandai oleh pola hunian yang berkepadatan rendah dan demand pergerakan yang tersebar.



Permintaan pergerakan pada kawasan perkotaan dengan kepadatan rendah dan tersebar menyebabkan jaringan satu moda angkutan saja tidak mampu untuk menjangkau seluruh kawasan perkotaan. Dengan pola perjalanan yang *door-to-door*, kendaraan pribadi menjadi moda yang sesuai digunakan pada kawasan perkotaan yang berkembang secara *sprawl*. Sementara itu, angkutan umum perkotaan belum sepenuhnya diintegrasikan menjadi antar/intra moda angkutan perkotaan untuk membentuk pengalaman perjalanan tunggal yang *door-to-door* dan *seamless*.

Kondisi ini meningkatkan ketergantungan masyarakat pada penggunaan kendaraan pribadi. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan menyebabkan rendahnya modal share angkutan perkotaan di Indonesia. Kota Jakarta, Bandung, dan Surabaya dan kota lainnya di Indonesia memiliki modal share angkutan umum perkotaan kurang dari 20 persen.

Dominasi kendaraan pribadi pada pergerakan di kawasan perkotaan menyebabkan simptom kemacetan lalu lintas jalan. Kemacetan pada kawasan perkotaan menyebabkan kenaikan biaya transportasi bagi masyarakat. Pada Tomtom Index 2023, Kota Jakarta berada pada peringkat ke-30 kota termacet di dunia. Rata-rata waktu perjalanan per 10 km mencapai 23 menit 20 detik atau bertambah 40 detik dibandingkan perjalanan pada tahun 2022.

Kerugian ekonomi akibat kemacetan di Jabodetabek diperkirakan sebesar 65 triliun rupiah pada tahun 2023. Kerugian ekonomi ini berdampak pada terhambatnya pertumbuhan ekonomi. Akibat dari kemacetan pula peningkatan 1% urbanisasi hanya meningkatkan 1,4% PDB per kapita.

Kawasan aglomerasi perkotaan diarahkan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Wilayah metropolitan di Indonesia memberikan kontribusi sebesar 44,13 persen dari PDB Indonesia. Sektor perhubungan darat melalui pengembangan angkutan umum massal perkotaan memiliki peluang untuk meningkatkan nilai tambah bagi peningkatan kontribusi wilayah metropolitan terhadap PDB Indonesia.

Namun demikian, tren urbanisasi menjadi tantangan bagi perencanaan transportasi perkotaan di Indonesia ke depan. Kebutuhan ruang untuk tempat tinggal pun semakin besar, ketika persentase penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan semakin besar pula. Intervensi tata guna lahan pada kawasan



perkotaan diperlukan untuk mendorong pembangunan hunian dengan tata guna campuran dan berkepadatan tinggi pada kawasan pusat kota dan sekitar simpul angkutan perkotaan.

4. Dampak Lingkungan Sektor Transportasi

Ketergantungan sektor transportasi pada bahan bakar fosil masih tinggi (338,4 juta BOE < 1% menggunakan gas dan listrik). Skenario BAU, proyeksi permintaan energi sektor transportasi tumbuh 4,6%/tahun dan meningkat 5 kali lipat pada tahun 2050 dibanding tahun dasar 2016.

Dampak kemacetan di enam wilayah metropolitan (Jakarta, Bandung, Medan, Surabaya, Semarang, Makassar) menyebabkan tambahan 2,2 juta liter penggunaan bahan bakar per hari. Kemacetan ini menyebabkan pemborosan penggunaan BBM dan berimplikasi terhadap peningkatan emisi gas rumah kaca (GRK) Jakarta menempati peringkat 7 dari 121 kota dengan polusi tertinggi, tetapi hanya menempati peringkat 30 besar kota dengan tingkat kemacetan dan waktu tempuh tertinggi di dunia (IQAir dan Tomtom traffic index, 2024). Polusi dari sektor transportasi tidak hanya disebabkan oleh kemacetan saja, tetapi juga oleh kandungan bahan bakar dan kualitas gas buang kendaraan yang lebih polutif dibandingkan negara lain.

5. Konektivitas Wilayah Daratan

Moda angkutan jalan memiliki karakteristik yang berbeda dengan moda angkutan lain. Moda angkutan jalan memiliki karakteristik layanan dari pintu-ke-pintu. Sebaliknya, moda angkutan lain, yaitu: moda rel, air, dan udara memiliki karakteristik layanan simpul-ke-simpul. Perbedaan karakteristik ini memberikan peran strategis bagi moda angkutan jalan untuk menghubungkan seluruh wilayah daratan atau menjadi layanan *first and last miles* bagi moda angkutan lainnya.

Angkutan jalan menjalankan fungsi *servicing* untuk melayani perjalanan orang antar kota yang menghubungkan antar terminal penumpang tipe A/simpul transportasi/pusat kegiatan (KSN, Food Estate, KE, KI).

Pembangunan jalan tol antar kota mengungkit perjalanan antar kota dengan kendaraan pribadi secara masif. Respon perencanaan dilakukan dengan restrukturisasi trayek angkutan AKAP via tol dan non tol untuk meningkatkan daya saing angkutan AKAP. Restrukturisasi trayek ini perlu ditindaklanjuti dengan revisi *time table* perjalanan antar kota. Dukungan perencanaan MRLI pada

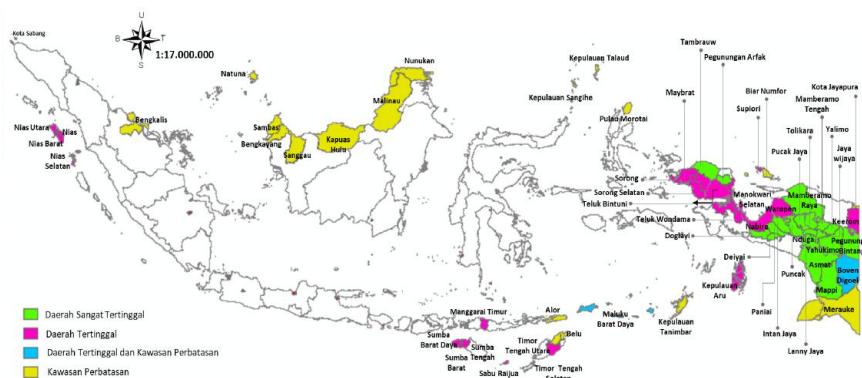


koridor utama pulau diperlukan untuk meningkatkan kelancaran perjalanan angkutan antar kota.

6. Aksesibilitas bagi pemerataan pembangunan

Daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan atau DTPK menghadapi ketimpangan pemerataan pembangunan. Masyarakat yang tinggal DTPK termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas. Angkutan jalan memiliki peran strategis untuk membangun konektivitas di seluruh wilayah daratan dan layanan first/last miles dengan moda angkutan lain.

Angkutan jalan menjalankan fungsi *promoting* untuk membuka aksesibilitas wilayah DTPK. Peningkatan aksesibilitas menjadi pengungkit bagi peningkatan kegiatan ekonomi dan sosial di wilayah DTPK yang mendorong tercapainya pemerataan pembangunan. Pola pikir angkutan perintis untuk mengungkit peningkatan kegiatan ekonomi dan sosial untuk mendukung terwujudnya pemerataan pembangunan di wilayah DTPK seharusnya menjadi indikator keberhasilan dari penyediaan layanan angkutan perintis.



Gambar 1.3 Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan

Pemerintah melakukan pemihakan positif untuk menyediakan layanan angkutan perintis orang dan barang. Layanan angkutan orang perintis disediakan untuk menghubungkan daerah tertinggal dengan pusat kegiatan terdekat. Sementara itu, layanan angkutan barang perintis mendukung program tol laut, sebagai layanan first/last mile dari simpul pelabuhan menuju hinterland terdekat.

7. Konektivitas Antar Pulau

Indonesia merupakan negara kepulauan. Banyak pulau atau kepulauan yang dipisahkan oleh perairan. Angkutan penyeberangan memiliki peran strategis



sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan.

Angkutan penyeberangan terdiri dari penyeberangan komersial dan perintis. Kedua jenis layanan angkutan penyeberangan ini memiliki masalah yang berbeda. Angkutan penyeberangan komersial, khususnya layanan penyeberangan yang menghubungkan Pulau Jawa dan Sumatra, menghadapi *bottleneck* kapasitas layanan penyeberangan pada musim liburan lebaran dan nataru.

Sebaliknya, angkutan penyeberangan perintis menghadapi masalah pemenuhan skala keekonomian pada lintasan penyeberangan yang menghubungkan pulau-pulau kecil. Demand angkutan yang rendah menyebabkan pengoperasian layanan tidak mampu memenuhi kelayakan komersial angkutan penyeberangan. Pemihakan positif untuk menjamin ketersediaan layanan angkutan penyeberangan perintis diperlukan agar masyarakat yang tinggal di pulau-pulau kecil tidak termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas tempat tinggalnya.

8. Penanganan kendaraan angkutan barang *over dimension* dan *over load* atau ODOL

Moda jalan masih mendominasi *modal share* transportasi barang nasional. Hampir sembilan puluh dua persen transportasi barang di Indonesia menggunakan moda jalan.¹ Pada saat bersamaan, permasalahan angkutan barang yang *over dimension* dan *over load* atau ODOL belum mampu ditangani sepenuhnya.

Fenomena angkutan barang ODOL menimbulkan eksternalitas negatif berupa kejadian dan fatalitas kecelakaan lalu lintas jalan maupun kerugian ekonomi akibat kerusakan jalan. Sebanyak 17 persen kejadian kecelakaan lalu lintas jalan pada Tahun 2023 dikontribusikan oleh kendaraan ODOL. Sementara itu, kerugian ekonomi akibat ODOL berupa penurunan umur jalan dari 10 tahun menjadi 3 tahun sebesar 43,45 trilyun rupiah selama sepuluh tahun.

Namun, penanganan ODOL perlu dilakukan secara menyeluruh dari hulu masalah. Permasalahan *over dimension* dan *over loading* atau ODOL bukan

¹ Naskah Teknis Rancangan Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029



hanya masalah sektor angkutan barang jalan saja, tetapi juga bersifat lintas sektor. Faktor penyebab perilaku ODOL antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Tidak adanya tata niaga komoditas menyebabkan peningkatan jumlah dan jarak perjalanan. Akibatnya, pergerakan angkutan barang menjadi acak dan biaya transportasi meningkat;
 - b. Minimnya pusat konsolidasi barang, angkutan peti kemas masih terbatas;
 - c. Pemisahan peran dalam penyediaan armada barang antara APM kendaraan dan industri karoseri, serta kepentingan bisnis transporter dan pemilik barang menimbulkan moral hazard dari perilaku *over dimension*;
 - d. Fragmentasi industri angkutan barang jalan, moral *hazard* perilaku *over load* dari operator angkutan kecil;
 - e. *Empty backhaul* muatan angkutan barang (<50%); dan
9. Kepastian hukum untuk penegakan pelanggaran ODOL.
- Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan hanya pada angkutan barang khusus berbahaya dan tidak berbahaya. Sementara itu, kewenangan angkutan barang umum dijalankan oleh pemerintah daerah. Pada tahap awal, penanganan ODOL difokuskan pada pada angkutan barang khusus. Tahap berikutnya, pemerintah daerah didorong untuk terlibat dalam penanganan ODOL untuk angkutan barang umum.

10. Kebutuhan *Actual Data*

Kebutuhan sistem informasi pengembangan data aktual untuk mendukung perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan. Permasalahan transportasi jalan di Indonesia perlu diselesaikan dengan pemanfaatan pangkalan data yang bersifat actual (actual data). Actual data ini mempermudah kinerja pemerintah untuk mengidentifikasi dan menganalisis permasalahan, membuat keputusan, meningkatkan kualitas respons darurat melalui identifikasi titik-titik permasalahan, serta membuat kinerja pemerintah lebih efisien.

1.2.1 Potensi dan Permasalahan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat

Pada Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat untuk mencapai tujuan organisasi maka perlu disusun program kerja, melalui program



kerja akan terlihat tahapan-tahapan yang dilakukan serta dukungan materi atau bahan lain yang dibutuhkan dalam pelaksanaannya. Dalam penyusunan program kerja / kegiatan ini ada beberapa persyaratan / kriteria yang diperlu dipenuhi. Adapun beberapa permasalahan pada Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat:

- a. Status lahan UPPKB Muara Tembesi di Kabupaten Batang Hari yang sampai saat ini masih berstatus pinjam pakai.
- b. Belum tersedianya Gedung Kantor, saat ini Kantor Induk BPTD Kelas II Jambi masih menggunakan Gedung pada Terminal Tipe A Alam Barajo.
- c. Rencana usulan Pembangunan Terminal Angkutan Barang di Kota Jambi.
- d. Permasalahan kemacetan angkutan batu bara di Jalan Nasional Provinsi Jambi.
- e. Kepastian hukum untuk penegakan pelanggaran ODOL.



BAB 2

VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN

2.1 Visi dan Misi Balai Pengelola Transportasi Darat Tahun 2025-2029

2.1.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

Merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung terwujudnya Visi Presiden Republik Indonesia 2025-2029. Adapun Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebagai berikut:

VISI Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 “Transportasi Darat Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Gambar 2.1 VISI Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



Adapun pengertian atas sejumlah kata kunci dalam pernyataan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 adalah:

- *Transportasi darat* mencakup penyelenggaraan pelayanan bidang lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
- *Pelayanan transportasi darat yang handal* diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi darat yang konektivitas tinggi (*well connected*), aman (*security*), selamat (*safety*), nyaman (*comfortable*), tepat waktu (*punctuality*), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau

seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI);

- *Pelayanan transportasi darat yang berdaya saing* diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi darat yang efisien, dengan harga terjangkau (*affordability*) oleh semua lapisan masyarakat, ramah lingkungan, berkelanjutan (*sustainability*), dilayani oleh SDM yang profesional, mandiri dan produktif; dan
- *Pelayanan transportasi darat yang memberikan nilai tambah* diindikasikan oleh penyelenggaraan bidang transportasi darat yang mampu mendorong pertumbuhan produksi nasional melalui iklim usaha yang kondusif bagi berkembangnya peran serta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi.

Selanjutnya dengan didasarkan pada Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029 yang telah disampaikan guna menjalankan dan mendukung hal tersebut, maka Visi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat adalah sebagai berikut:

VISI Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi 2025-2029
“Transportasi Darat di Provinsi Kalimantan Barat Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

2.1.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

Diturunkan dari Misi Asta Cita Presiden 2025-2029 dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 adalah sebagai berikut :

- a. Menyediakan transportasi darat yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
- b. Mewujudkan dukungan transportasi darat terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;



- c. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi darat yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;
- d. Memperkuat kualitas SDM transportasi darat dan penerapan kebijakan transportasi darat yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
- e. Memperkuat konektivitas transportasi darat untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
- f. Membangun konektivitas transportasi darat pada wilayah perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
- g. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi darat;
- h. Mewujudkan transportasi darat yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.2 Misi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat 2025-2029

Misi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat 2025-2029 adalah sebagai berikut:

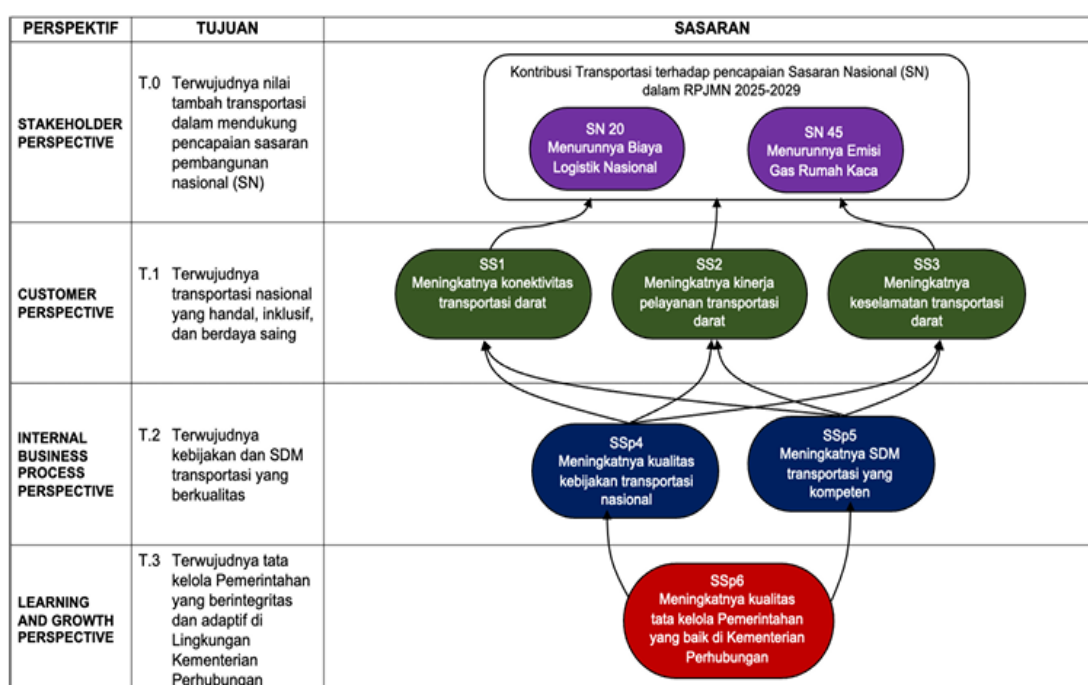
- a. Menyediakan transportasi darat yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan di Provinsi Kalimantan Barat;
- b. Mewujudkan dukungan transportasi darat terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru di Provinsi Kalimantan Barat;
- c. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi darat yang merata dan terintegrasi secara kesisteman di Provinsi Kalimantan Barat;
- d. Memperkuat kualitas SDM transportasi darat dan penerapan kebijakan transportasi darat yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan di Provinsi Kalimantan Barat;
- e. Memperkuat konektivitas transportasi darat untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama di Provinsi Kalimantan Barat;
- f. Membangun konektivitas transportasi darat pada wilayah perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau di Provinsi Kalimantan Barat;
- g. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi darat di Provinsi Kalimantan Barat;



- h. Mewujudkan transportasi darat yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim di Provinsi Kalimantan Barat.

2.3 Tujuan dan Sasaran Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025-2029

Perumusan tujuan dan sasaran (berikut dengan indikator kinerjanya) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat 2025-2029 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) seperti yang digunakan pada level Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan memperhatikan konsep *Balanced Scorecard* (BSC) dan prinsip manajemen kinerja tersebut, maka struktur peta strategi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat disampaikan pada **Gambar 2.2** sebagai



berikut.

Gambar 2.2 Peta Strategi (Strategy Map) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

Sumber: Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029

- a. *Stakeholders Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pemangku kepentingan pada bidang perhubungan darat berupa manfaat atau dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan secara berkelanjutan untuk mendukung terwujudnya Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 dan mendukung Visi Indonesia 2045;
- b. *Customer Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pengguna layanan transportasi darat berupa hasil atau outcome dari penyelenggaraan transportasi darat sesuai lingkup tugas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam bidang

penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi darat, yaitu: konektivitas dan layanan transportasi darat yang berkualitas dan berkeselamatan;

- c. *Internal Business Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam proses penyelenggaraan pemerintahan di bidang perhubungan darat yang diwujudkan melalui perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan dalam penyediaan infrastruktur transportasi (sarana, dan prasarana) maupun pengembangan SDM sektor transportasi darat yang berkualitas; dan
- d. *Learning and Growth Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan internal Direktorat Perhubungan Darat dalam penyediaan input/masukan bagi jalannya organisasi berupa penyediaan SDM internal, pendanaan, pengelolaan data dan informasi, perlengkapan kerja, regulasi, organisasi dan tata kerja yang dikelola sesuai prinsip good governance.

2.3.1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 merupakan penjabaran dari Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 dan dilengkapi dengan rencana sasaran nasional yang hendak dicapai dalam rangka mencapai sasaran program prioritas Presiden. Asta Cita sebagai Misi Presiden dituangkan menjadi Prioritas Nasional dalam RPJMN 2025-2029.

1. Terwujudnya nilai tambah transportasi darat dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029
2. Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing
3. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi darat yang berkualitas
4. Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan

2.3.2 Tujuan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025-2029

Tujuan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat 2025-2029 adalah mengelola, mengawasi, dan mengembangkan sistem transportasi darat agar aman, selamat, nyaman, efisien, terjangkau dan berkelanjutan. Mencakup pengelolaan Terminal Penumpang, Penimbangan Kendaraan, serta



pengendalian lalu lintas dan keselamatan untuk mendukung mobilitasi masyarakat.

2.3.3 Sasaran Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Tahun 2025-2029

Sasaran merupakan representasi terukur dari tujuan yang hendak dicapai pada 5 tahun ke depan (2025-2029). Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat dalam menjalankan tugas dan fungsinya berdasarkan Sasaran Program (SP) yang ditetapkan pada level kementerian, yaitu **Program Dukungan Manajemen**. Sasaran Program (SP) dan Sasaran Kegiatan (SK) di bawahnya yang akan dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat selama periode 2025-2029 adalah:



Tabel 2.1 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kegiatan

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)					
1.	SK.1.1.2 Meningkatkan konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 1.1.2 Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Layanan	100%	6	6	6	6	6
2.	SK.1.2 Meningkatkan Konektivitas Transportasi Angkutan Sungai, Dnaau dan Penyebrangan	IKK1.2.1 Jumlah Layanan Subsidi Transportasi ASDP Wilayah DTPK	Layanan	100%	-	7	-	1	-
3.	SK.2.1 Meningkatkan Pelayanan Publik Sektor Transportasi Jalan	IKK2.1.2 Jumlah Terminal Barang ang Ditingkatkan Pelayanannya Untuk Memenuhi SPM	Unit	-	1	3	3	3	3
		IKK2.1.3 Jumlah Operasional Layanan Terminal Tipe A Sesuai SPM	Unit	4	4	1	4	4	4
		IKK2.1.7 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Unit	4	4	4	4	4	4
		IKK 2.1.9 Jumlah Kegiatan Monitoring Evaluasi Terkait Peningkatan Pelaksanaan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ	Kegiatan	-	6	24	6	6	6
4.	SK2.2 Meningkatkan Pelayanan Publik Sektor Transportasi ASDP	IKK2.2.2 Jumlah Operasional Layanan Pelabuhan ASDP Sesuai SPM	Unit						
5.	SK3.2 Meningkatkan Kepatuhan Kendaraan Bermotor	IKK 3.2.1 Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan Sesuai dengan Pedoman	Kegiatan	-	5	51	5	5	5

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)					
	Memenuhi Active dan Passive Safety								
		IKK 3.2.2 Jumlah Alat Uji yang Telah Dikalibrasi di UPUBKB	Kegiatan			8			
6.	SK 3.3 Menurunnya Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	IKK 3.3.1 Jumlah Pengadaan Perlengkapan Jalan yang Dipasang Sesuai dengan Spesifikasi Teknis pada Jalan Nasional dan Non Nasional (Bantuan Teknis)	Kegiatan	-	5	5	5	5	5
		IKK 3.3.2 Jumlah Lokasi Rawan Kecelakaan yang Telah Diintervensi Sesuai Ketentuan	Lokasi			1			
7.	SK 3.4 Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 3.4.1 Jumlah Kegiatan Kampanye Keselamatan yang Dilaksanakan untuk Meningkatkan Keselamatan LLAJ	Orang	1.500	-	1	1.800	1.800	1.800
		IKK 3.4.2 Jumlah Kegiatan SALUD yang Dilaksanakan untuk Meningkatkan Keselamatan LLAJ	Orang	-	-	1	200	200	200
8.	SK4 Mendukung Peningkatan Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub/Ditjen Perhubungan Darat	IKK 4.1 Jumlah Kegiatan Perencanaan Pembangunan Transportasi Darat pada Provinsi Kalimantan Barat	Kegiatan	-	3	3	3	3	3
		IKK 4.2 Jumlah Kegiatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP)	Kegiatan	-	85,11	1	84,48	84,49	85



NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)					
		IKK 4.3 Jumlah Kegiatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran	Kegiatan	-	81,92	1	92	93	94
		IKK 4.4 Jumlah Kegiatan Pengelolaan Aset (Skor)	Kegiatan	-	100	2	100	100	100
		IKK 4.5 Jumlah Kegiatan Tindak Lanjut Rekomendasi LHP BPK dan ITJEN (Status Proses)	%			100			
		IKK 4.6 Jumlah Kegiatan Pengawasan Kearsipan	Kegiatan	-	90	1	90	90	90
		IKK 4.7 Jumlah Kegiatan Peningkatan Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR)	Kegiatan	-	2	2	5	5	5
		IKK 4.8 Jumlah Kegiatan Peningkatan Indeks Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan	-	2	2	3	3	3
		IKK 4.9 Jumlah Kegiatan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan			1			
		IKK 4.10 Jumlah Kegiatan Peningkatan Indeks Kepuasan Masyarakat Ditjen Perhubungan Darat	Kegiatan			1			





Tabel 2.2 Manual Perhitungan Indikator Kegiatan

PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KONEKTIVITAS TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK1.1	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 1.1	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan Jalan	
DEFINISI				
Jumlah Layanan Subsidi transportasi angkutan jalan adalah Jumlah layanan angkutan jalan yang disubsidi pemerintah dalam satu tahun anggaran, meliputi trayek/koridor, rute operasi, atau unit layanan lain di wilayah Provinsi Jambi yang tercantum dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Trayek Subsidi Angkutan Perintis Jalan serta ditetapkan dalam DIPA BPTD Kelas II Jambi.				
Dihitung berdasarkan Jumlah realisasi trayek layanan subsidi transportasi angkutan jalan dalam satu tahun anggaran.				
SUMBER DATA				
- Direktorat Angkutan Jalan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan SDP				
CARA MENGHITUNG				
$IKK\ 1.1 = \sum \text{realisasi trayek layanan subsidi transportasi angkutan jalan dalam satu tahun anggaran}$				
SATUAN				
Trayek				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2029
9	13	13	13	13
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat				
Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan				
Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan SDP				



PROGRAM					
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS					
KEGIATAN					
KONEKTIVITAS TRANSPORTASI DARAT					
SASARAN KEGIATAN			INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK1.2	Meningkatnya rasio konektivitas jaringan transportasi angkutan sungai dan danau		IKK 1.2	Jumlah Pelabuhan Sungai dan Danau yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	
DEFINISI					
Jumlah Pelabuhan Sungai dan Danau yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas adalah Jumlah terbangun dan beroperasinya Pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan sungai, danau, waduk, dan terusan.					
Dihitung berdasarkan Jumlah realisasi pembangunan pelabuhan sungai dan danau dalam satu tahun anggaran.					
SUMBER DATA					
- Direktorat Sarana Prasarana dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Prasarana SDP					
CARA MENGHITUNG					
IKK 1.2 = ∑ realisasi pembangunan pelabuhan sungai dan danau dalam satu tahun anggaran					
SATUAN					
Lokasi					
TARGET					
	2025	2026	2027	2028	2029
	-	-	-	-	-
PENANGGUNG JAWAB					
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat					
Seksi Prasarana					



PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KONEKTIVITAS TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN			INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan		IKK 2.1.1	Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM
DEFINISI				
Berdasarkan PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan, Standar Pelayanan terminal penumpang mencakup pelayanan keselamatan, pelayanan keamanan, pelayanan kehandalan/keteraturan, pelayanan kenyamanan, pelayanan kemudahan/keterjangkauan, pelayanan kesetaraan sehingga dalam rangka meningkatnya pelayanan publik sektor jalan agar sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Terminal Tipe A, penting untuk meningkatkan fasilitas – fasilitas baik yang utama maupun penunjang yang ada di Terminal Tipe A melalui kegiatan peningkatan, rehabilitasi, perawatan, beautifikasi, serta pengembangan sistem layanan informasi terminal. Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM adalah Jumlah Terminal Tipe A yang telah ditingkatkan, direhabilitasi, diperbaiki, dan telah dilaksanakan penambahan fasilitas penunjang serta dikembangkan sistem layanan informasinya dan untuk memenuhi pelayanan sesuai SPM.				
SUMBER DATA				
• Direktorat Prasarana Transportasi Jalan • Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat • Seksi Prasarana Jalan • Satuan Pelayanan Terminal Tipe A				
CARA MENGHITUNG				
$IKK\ 2.1.1 = \sum \text{realisasi Peningkatan, rehabilitasi, beautifikasi, pengadaan fasilitas penunjang dan pengembangan Sistem layanan informasi Terminal Tipe A dalam satu tahun anggaran}$				
SATUAN				
Unit				
TARGET				
	2025	2026	2027	2028
	1	1	4	0
				2029
				0
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat				
Seksi Prasarana Jalan				
Satuan Pelayanan Terminal Tipe A				



PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KONEKTIVITAS TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 2.1.2	Jumlah Operasional Layanan Terminal Tipe A sesuai SPM	
DEFINISI				
Jumlah Operasional Layanan Terminal Tipe A sesuai SPM adalah jumlah terminal tipe A di bawah kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang menyelenggarakan layanan operasional sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang ditetapkan dalam PM 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan.				
Terminal dianggap memenuhi SPM jika seluruh komponen layanan wajib (pelayanan, teknis operasi, keselamatan, keamanan, fasilitas, dan pemeliharaan) telah dipenuhi dan diverifikasi.				
Terminal tipe A kewenangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah terminal tipe A yang telah ditetapkan lokasinya berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan dan telah diserahkan dari Pemerintah Daerah kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.				
SUMBER DATA				
- Direktorat Prasarana Transportasi Jalan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Prasarana Jalan - Satuan Pelayanan Terminal Tipe A				
CARA MENGHITUNG				
IKK 2.1.2 = ∑ realisasi operasional layanan Terminal Penumpang Tipe A yang telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) pada tahun berjalan				
SATUAN				
Unit				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2029
4	4	4	4	4
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Prasarana Jalan Satuan Pelayanan Terminal Tipe A				
CATATAN				
Dibutuhkan manual survei SPM				



PROGRAM									
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS									
KEGIATAN									
KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT									
SASARAN KEGIATAN			INDIKATOR KINERJA KEGIATAN						
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan		IKK 2.1.3	Jumlah Fasilitas Perpindahan Penumpang untuk pemenuhan SPM					
DEFINISI									
Berdasarkan PP 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas Jalan, Fasilitas Pendukung merupakan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar bahu jalan. Fasilitas pendukung meliputi: trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte fasilitas khusus penyandang cacat atau manusia lanjut usia, jalur khusus angkutan umum, jalur/lajur sepeda motor, jalur/lajur kendaraan tidak bermotor, parkir pada badan jalan, fasilitas perpindahan moda dalam rangka integrasi pelayanan intra dan antar moda, dan/atau tempat istirahat. Untuk memenuhi Standar Pelayanan Minimal penumpang yang mencakup pelayanan keselamatan, pelayanan keamanan, pelayanan kehandalan/keteraturan, pelayanan kenyamanan, pelayanan kemudahan/keterjangkauan, pelayanan kesetaraan diperlukan Fasilitas perpindahan penumpang mencakup sarana fisik yang memastikan penumpang dapat berpindah moda dengan aman, nyaman, teratur, dan terjangkau. Jumlah fasilitas perpindahan penumpang untuk pemenuhan SPM adalah jumlah terbangunnya fasilitas pendukung perpindahan penumpang yang memenuhi Standar Pelayanan Minimal.									
SUMBER DATA									
- Direktorat Prasarana Transportasi Jalan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Prasarana Jalan									
CARA MENGHITUNG									
$IKK\ 2.1.3 = \sum \text{realisasi pembangunan fasilitas perpindahan penumpang dalam tahun berjalan}$									
SATUAN									
Unit									
TARGET									
2025		2026		2027		2028		2029	
-		-		-		-		-	
PENANGGUNG JAWAB									
Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Prasarana Jalan									
CATATAN									



PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 2.1.4	Jumlah Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	
DEFINISI				
Peningkatan layanan UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) salah satu upayanya adalah dengan meningkatkan fasilitas jembatan timbang guna mengawasi dan mengendalikan muatan kendaraan angkutan barang di jalan raya, memastikan kepatuhan terhadap peraturan, mencegah kelebihan muatan, dan meningkatkan keselamatan lalu lintas bahkan dapat difungsikan sementara untuk membantu pemudik saat diperlukan. Ragam kegiatan untuk meningkatkan fasilitas penimbangan kendaraan bermotor adalah dengan rehabilitasi, revitalisasi, modernisasi, dan perawatan fasilitas penimbangan kendaraan bermotor serta pengembangan sistem layanan informasi jembatan timbang atau penimbangan kendaraan bermotor. Jumlah Fasilitas Penimbangan KB yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM adalah Jumlah Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor yang telah direhabilitasi, direvitalisasi, dimodernisasi, dan dirawat fasilitas penimbangan kendaraan bermotor serta dikembangkan sistem layanan informasinya.				
SUMBER DATA				
- Direktorat Prasarana Transportasi Jalan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Prasarana Jalan				
CARA MENGHITUNG				
$IKK\ 2.1.4 = \sum \text{realisasi rehabilitasi, revitalisasi, modernisasi, dan perawatan fasilitas penimbangan serta pengembangan sistem layanan informasi pada jembatan timbang atau penimbangan kendaraan bermotor}$				
SATUAN				
Unit				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2029
1	1	1	1	1
PENANGGUNG JAWAB				
Direktorat Prasarana Transportasi Jalan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Prasarana Jalan				



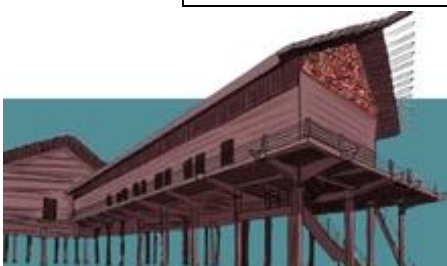
PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 2.1.6	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ	
DEFINISI				
Jumlah kegiatan monitoring dan evaluasi (Monev) yang dilaksanakan untuk menilai kinerja, kepatuhan terhadap standar pelayanan, efektivitas operasional, serta peningkatan kualitas pelayanan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)				
SUMBER DATA				
- Direktorat Lalu Lintas Jalan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Lalu Lintas Jalan SDP				
CARA MENGHITUNG				
IKK 2.1.6 = Jumlah kegiatan monitoring dan evaluasi yang dilaksanakan dalam rangka menilai dan meningkatkan kualitas pelayanan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan				
SATUAN				
Kegiatan				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2029
6	6	6	6	6
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Lalu Lintas Jalan SDP				



PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 2.1.7	Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI LLAJ	
DEFINISI				
Dokumen teknis pendukung tugas dan fungsi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi dokumen perencanaan, regulasi, operasional, sarana prasarana, pengawasan, keselamatan, kinerja, serta sistem informasi yang digunakan sebagai acuan pelaksanaan, pengendalian, dan evaluasi penyelenggaraan LLAJ. Dokumen teknis berfungsi sebagai pedoman operasional dan acuan teknis dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), guna menjamin kepastian hukum, standarisasi layanan, efektivitas pengawasan, serta peningkatan kualitas pelayanan publik. Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI LLAJ adalah Jumlah penyusunan dokumen teknis yang dilaksanakan oleh BPTD Kelas II Jambi untuk menunjang pelaksanaan Tugas dan Fungsi di Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan.				
SUMBER DATA				
• Direktorat Lalu Lintas Jalan • Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat • Seksi Lalu Lintas Jalan SDP				
CARA MENGHITUNG				
IKK 2.1.7 = Jumlah Dokumen Teknis yang dilaksanakan oleh BPTD Kelas II Kalimantan Barat dalam tahun berjalan				
SATUAN				
Dokumen				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2029
2	-	2	-	-
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Lalu Lintas Jalan SDP				



PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 2.2	Meningkatnya Pelayanan Publik sektor transportasi ASDP	IKK 2.2.2	Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai Standar Pelayanan Minimum (SPM)	
DEFINISI				
SPM (Standar Pelayanan Minimal) Pelabuhan Sungai dan Danau adalah persyaratan mutu layanan minimum yang wajib dipenuhi operator untuk menjamin keselamatan, kenyamanan, dan kepastian pelayanan bagi pengguna jasa angkutan sungai dan danau, diatur dalam Permenhub No. 40 Tahun 2022, tentang tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Sungai dan Danau yang mencakup aspek keselamatan (kapal laik, awak kompeten, jembatan timbang, portal), pelayanan (informasi, fasilitas penumpang/barang, jadwal), dan administrasi (izin, laporan), dengan pengawasan ketat untuk memastikan standar terpenuhi. Jumlah operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai Standar Pelayanan Minimum (SPM) adalah jumlah satuan pelayanan pelabuhan sungai danau yang menyelenggarakan operasional layanan angkutan sungai dan danau untuk memenuhi SPM yang telah ditetapkan				
SUMBER DATA				
- Direktorat Sarana Prasarana dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Prasarana SDP - Satpel Pelabuhan Sungai dan Danau				
CARA MENGHITUNG				
$IKK\ 2.2.2 = \sum \text{Satuan Pelayanan Pelabuhan Sungai Danau yang melaksanakan operasional layanan angkutan sungai danau}$				
SATUAN				
Unit				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2029
3	-	-	-	-
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Prasarana SDP Satpel Pelabuhan Sungai dan Danau				
CATATAN				



PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 2.2	Meningkatnya Pelayanan Publik sektor transportasi ASDP	IKK 2.2.1	Jumlah operasional layanan Pelabuhan Penyeberangan sesuai Standar Pelayanan Minimum (SPM)	
DEFINISI				
Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan memiliki fungsi dan tugas terhadap pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) di pelabuhan SDP yang bertujuan untuk lebih meningkatkan aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan keteraturan dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan.				
Persentase Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimum (SPM) Di Pelabuhan SDP dihitung berdasarkan perbandingan Jumlah Pelabuhan yang kondisinya baik terhadap Jumlah Pelabuhan SDP.				
Adapun beberapa persyaratan minimal yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut :				
Jenis Pemeriksaan		Uraian		
1. SPM Pelayanan Penumpang 2. SPM Pemuatan Kendaraan 3. SPM Pengoperasian Kapal		Aspek Keselamatan		
		Aspek Keamanan		
		Aspek Kenyamanan		
		Aspek Kemudahan / Keterjangkauan		
		Aspek Kesenjangan		
		Aspek Keteraturan		
SUMBER DATA				
• Direktorat Sarana Prasarana dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan				
• Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat				
• Seksi Prasarana SDP				
CARA MENGHITUNG				
IKK 2.2.1 = $\sum$ Satpel Pelabuhan Penyeberangan yang melaksanakan operasional layanan angkutan penyeberangan sesuai SPM				
SATUAN				
Unit				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2027
1	-	-	-	-
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat				
Seksi Prasarana SDP				
Satpel Pelabuhan Penyeberangan				

PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 3.3	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3.1	Jumlah Perlengkapan Jalan yang dipasang sesuai dengan spesifikasi teknis	
DEFINISI				
Kebutuhan Perlengkapan Jalan dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Pemenuhan kebutuhan Perlengkapan Jalan merupakan perhitungan dari 10 (sepuluh) item Perlengkapan Jalan dengan satuan yang berbeda. Adapun 10 (sepuluh) item dimaksud meliputi : 1) Alat Penerangan Jalan; 2) Alat Pemberi Isyarat lalu Lintas smart system; 3) Marka Jalan; 4) Lampu Peringatan Pemakai Jalan; 5) Paku Jalan; 6) Rambu Lalu Lintas; 7) Rambu Tiang Gawang; 8) Rambu Tiang F; 9) Rambu Pendahulu Petunjuk Jurusan; 10) Pagar Pengaman Jalan; Sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.7234/AJ.401/DRJD/2013 Tahun 2013 tentang Petunjuk Tnis Perlengkapan Jalan				
SUMBER DATA				
• Direktorat Sarana Prasarana dan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan • Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat • Seksi Lalu Lintas Jalan SDP				
CARA MENGHITUNG				
IKK 3.3.1 = ∑ Perlengkapan Jalan Terpasang sesuai Spesifikasi Teknis				
SATUAN				
Jumlah				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2029
23379	36323	17932	17934	17836
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Lalu Lintas Jalan SDP				

PROGRAM					
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS					
KEGIATAN					
KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI DARAT					
SASARAN KEGIATAN			INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 3.1	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang		IKK 3.1.1	Jumlah kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	
DEFINISI					
BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) adalah UPT {Unit Pelaksana Teknis} di bawah {Direktorat Jenderal Perhubungan Darat} Kemenhub yang melaksanakan tugas teknis di daerah, termasuk pengawasan angkutan umum AKAP, AJAP, dan Pariwisata. BPTD melakukan pengawasan operasional AKAP (Angkutan Antarkota Antarprovinsi), AJAP (Angkutan Antar Jemput AntarProvinsi), dan Pariwisata secara rutin, terutama melalui Ramp Check (inspeksi kelayakan kendaraan), pemeriksaan dokumen (virtual melalui aplikasi Mitra Darat), sosialisasi keselamatan, serta koordinasi dengan pemangku kepentingan lain untuk memastikan armada aman, layak jalan, dan sesuai regulasi, demi menjamin keselamatan dan kenyamanan penumpang di wilayah kerjanya. Kegiatan tersebut bertujuan untuk melakukan Pengecekan Kelaikan Teknis dan Administrasi Kendaraan untuk menjamin keselamatan dari setiap kendaraan. Kelengkapan administrasi tersebut berupa surat wajib kendaraan yang harus dimiliki serta dibawa oleh angkutan AKAP, AJAP dan Pariwisata berupa kartu BLU-e, Kartu Pengawasan, STNK, dan lain sebagainya. Terkait dengan Pengecekan Kelaikan Teknis Kendaraan dilakukan oleh Penguji Kendaraan Bermotor bersama dengan PPNS Kemenhub dalam mengecek Komponen Teknis Utama dan Teknis Penunjang dalam menentukan Kelaikan Teknis Kendaraan pada AKAP, AJAP dan Pariwisata. Jumlah kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata adalah Jumlah kegiatan pengawasan dan pengendalian operasional serta kegiatan ramp check pada Kendaraan AKAP, AJAP, dan Pariwisata sesuai ketentuan yang berlaku					
SUMBER DATA					
- Direktorat Angkutan Jalan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Sarana Jalan SDP					
CARA MENGHITUNG					
IKK 3.1.1 = ∑ Realisasi pelaksanaan kegiatan pengawasan dan pengendalian operasional serta kegiatan ramp check pada Kendaraan AKAP, AJAP, dan Pariwisata					
SATUAN					
Kegiatan					
TARGET					
	2025	2026	2027	2028	2029
	5	5	5	5	5
PENANGGUNG JAWAB					
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Sarana Jalan SDP					

PROGRAM					
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS					
KEGIATAN					
KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI DARAT					
SASARAN KEGIATAN			INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 3.2	Meningkatnya Kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety		IKK 3.2.1	Jumlah kegiatan pemeriksaan fisik rancang bangun kendaraan sesuai dengan pedoman	
DEFINISI					
Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) Karoseri adalah surat izin yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan yang menyatakan bahwa rancangan bangun fisik kendaraan yang akan dibuat atau dimodifikasi oleh perusahaan karoseri telah memenuhi persyaratan keselamatan dan layak jalan. SKRB Karoseri diterbitkan untuk kendaraan bermotor yang telah dilakukan modifikasi, baik secara keseluruhan maupun sebagian, oleh perusahaan karoseri. Modifikasi yang dilakukan dapat berupa perubahan bentuk, ukuran, kapasitas, maupun fungsi kendaraan. Kegiatan pemeriksaan fisik rancang bangun kendaraan oleh BPTD adalah proses verifikasi desain dan konstruksi kendaraan hasil modifikasi atau karoseri untuk memastikan kesesuaian standar teknis, keselamatan, dan laik jalan dengan ketentuan SKRB yang dimiliki sebelum diproduksi massal atau digunakan di jalan. Jumlah kegiatan pemeriksaan fisik rancang bangun kendaraan sesuai dengan pedoman adalah Jumlah pemeriksaan fisik rancang bangun kendaraan yang terlaksana sesuai jumlah permohonan yang masuk.					
SUMBER DATA					
- Direktorat Sarana Transportasi Jalan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Sarana Jalan SDP					
CARA MENGHITUNG					
$IKK\ 3.2.1 = \sum \text{Pemeriksaan fisik} / \sum \text{Permohonan Karoseri}$					
SATUAN					
Laporan					
TARGET					
	2025	2026	2027	2028	2029
	12	12	12	12	12
PENANGGUNG JAWAB					
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Sarana Jalan SDP					



PROGRAM				
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS				
KEGIATAN				
KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI DARAT				
SASARAN KEGIATAN			INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	
SK 3.2	Meningkatnya Kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety		IKK 3.2.2	Jumlah Alat Uji yang telah dikalibrasi di UPUBKB
DEFINISI				
Kalibrasi adalah serangkaian kegiatan mengukur keakuratan alat Pengujian Kendaraan Bermotor berdasarkan kondisi standar. Kalibrasi dilaksanakan setahun sekali untuk setiap UPUPKB. Kegiatan ini bertujuan untuk memastikan akurasi dan keandalan alat uji, sehingga dapat memberikan hasil yang tepat dalam pemeriksaan kendaraan. Bahwa kalibrasi merupakan langkah penting untuk menjaga kualitas layanan dan keselamatan berkendara. dengan melakukan kalibrasi secara rutin dapat memastikan bahwa alat-alat uji yang digunakan memberikan hasil yang akurat. Hal ini penting untuk menjamin keselamatan pengguna jalan. Jumlah Alat Uji yang telah dikalibrasi di UPUBKB adalah jumlah UPUPKB di wilayah kerja yang telah dikalibrasi seluruh alat ujinya oleh BPTD				
SUMBER DATA				
- Direktorat Sarana Transportasi Jalan - Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat - Seksi Sarana Jalan SDP				
CARA MENGHITUNG				
$IKK\ 3.2.1 = \sum Kalibrasi\ Alat\ Uji / \sum Jumlah\ UPUPKB\ PEMDA$ (KAB/KOTA)				
SATUAN				
Kegiatan				
TARGET				
2025	2026	2027	2028	2029
2	3	3	3	3
PENANGGUNG JAWAB				
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Sarana Jalan SDP				

PROGRAM					
INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS					
KEGIATAN					
KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI DARAT					
SASARAN KEGIATAN			INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		
SK 3.2	Meningkatnya Kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety		IKK 3.2.3	Jumlah Pengadaan Alat Pendukung Uji Kalibrasi	
DEFINISI					
Kalibrasi alat uji kendaraan bermotor adalah proses membandingkan dan menyetel ulang akurasi alat uji (seperti alat uji emisi, rem, lampu, dll.) dengan standar atau tolok ukur yang terkalibrasi secara berkala untuk memastikan hasil pengujian kendaraan akurat dan sesuai standar, serta demi menjaga keselamatan berkendara. Kegiatan ini wajib dilakukan karena alat uji yang tidak akurat dapat menyebabkan kendaraan yang tidak laik jalan tetap beroperasi, yang berisiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas Proses kalibrasi dilakukan dengan • Membandingkan pengukuran alat uji dengan alat standar/referensi yang sudah terkalibrasi. • Menyetel ulang alat uji jika perlu agar kembali akurat. Jumlah Pengadaan Alat Pendukung Uji Kalibrasi adalah Jumlah Alat Kalibrasi yang diadakan oleh BPTD guna mendukung pelaksanaan kegiatan Kalibrasi alat uji UPUPKB Pemda diwilayah kerja					
SUMBER DATA					
• Direktorat Sarana Transportasi Jalan • Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat • Seksi Sarana Jalan SDP					
CARA MENGHITUNG					
$IKK\ 3.2.3 = \sum \text{Pengadaan Alat Pendukung Uji Kalibrasi dalam tahun berjalan (n)}$					
SATUAN					
Kegiatan					
TARGET					
	2025	2026	2027	2028	2029
	-	-	1	1	1
PENANGGUNG JAWAB					
Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat Seksi Sarana Jalan SDP					



Tabel 2.3 Manual Perhitungan Indikator Kegiatan

SASARAN PROGRAM (SP)	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	PENGERTIAN	PENJELASAN	KETERANGAN
Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Peningkatan Indeks Perencanaan Pembangunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Tingkat kesesuaian dan keterpaduan kebijakan perencanaan dan pemrograman terhadap penganggaran pembangunan bidang perhubungan	Capaian Kinerja Indeks Perencanaan Ditjen Perhubungan Darat dihitung dengan penilaian tingkat kesesuaian dan keterpaduan yang dilakukan berdasarkan 3 (tiga) aspek, yaitu Integrasi Perencanaan (40%), Sinkronisasi Perencanaan dan Penganggaran Kementerian/Lembaga (K/L) (40%) dan Sinergi Perencanaan Pusat dan Daerah (20%)	2025 : 96,20, 2029 : 96,40 Nilai diperoleh dari Pengukuran External (Biro Perencanaan atau Itjen) atau perhitungan mandiri oleh Setditjen Perhubungan Darat
		Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Rangkaian sistematis dari berbagai aktivitas, alat, dan prosedur yang dirancang untuk tujuan penetapan dan pengukuran, pengumpulan data, pengklasifikasian, pengikhtisaran, dan Pelaporan Kinerja pada instansi pemerintah, dalam rangka pertanggungjawaban dan peningkatan kinerja instansi pemerintah (sumber: PM 85 Tahun 2020).	Peraturan Menteri PAN RB Nomor 12 Tahun 2015 tentang Pedoman Evaluasi Atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2018 tentang Petunjuk Pelaksanaan Evaluasi Atas Implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	2025 : 82,82, 2029 : 82,90 Nilai diperoleh dari Pengukuran Inspektorat Jenderal
		Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat	Capaian Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran dihitung dengan Indikator yang diusulkan untuk menilai kualitas kinerja tata kelola keuangan di lingkungan Kemenhub(Penyerapan Anggaran)	Penentuan skor untuk indeks indikator Penyerapan Anggaran adalah persentase realisasi tingkat pencapaian Penyerapan Anggaran Eselon I Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2025 : 94,10, 2029 : 94,80 Nilai diperoleh dari Pengukuran DJA Kementerian Perhubungan
		Peningkatan Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Parameter penilaian kinerja pengelolaan Barang Milik Negara pada Ditjen Perhubungan Darat yang terukur dalam bentuk indeks, berfungsi mengukur kualitas tata kelola aset pada suatu instansi pemerintah, menjadi bagian evaluasi reformasi birokrasi, serta mendukung transparansi dan akuntabilitas pengelolaan aset sesuai standar	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Darat dihitung berdasarkan indikator sebagai berikut Pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) yang Akuntabel dan Produktif; Kepatuhan Pengelolaan BMN terhadap Peraturan Perundang-undangan; Pengawasan dan Pengendalian BMN yang efektif; dan Administrasi BMN yang andal.	2025 : 3,20, 2029 : 3,55 Nilai diperoleh dari Pengukuran DJKN Kementerian Perhubungan
		Prosentase Tindak Lanjut Rekomendasi LHP BPK (Status Proses)	Persentase tindak lanjut rekomendasi LHP BPK karena menjadi pertimbangan opini Laporan Keuangan, dan entitas wajib menindaklanjuti dalam 60 hari setelah LHP diterima.	Prosentase dihitung dari jumlah Rekomendasi BPK yang telah di tindaklanjuti (Status Proses) dalam waktu 60 hari setelah LHP diterima.	2025 : 100%, 2029 : 100% Nilai diperoleh dari Perhitungan oleh Bagian

				Keuangan Setiditjen Perhubungan Darat
	Peningkatan Pengawasan Kearsipan	Proses kegiatan dalam menilai kesesuaian antara prinsip, kaidah, dan standar kearsipan dengan penyelenggaraan kearsipan. Dengan demikian, pelaksanaan pengawasan kearsipan dan tindak lanjut hasil pengawasan kearsipan bertujuan untuk memastikan bahwa penyelenggaraan kearsipan tetap berjalan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.	Semakin tinggi tingkat digitalisasi arsip di suatu instansi, maka tantangan pengawasan kearsipan juga semakin kompleks, Capaian kegiatan tingkat digitalisasi arsip dihitung dengan Pengawasan Kearsipan Internal, Sosialisasi Kearsipan	2025 : 85,51, 2029 : 85,59 Nilai diperoleh dari Pengukuran ANRI atau Biro Umum pada Ditjen Perhubungan Darat
	Peningkatan Reformasi Hukum Ditjen Perhubungan Darat	Proses berkelanjutan untuk menganalisis, memperbaiki, dan memperbarui sistem hukum secara menyeluruh (substansi, struktur, dan budaya hukum) agar lebih adil, efektif, efisien, demokratis, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat, yang mencakup penyederhanaan regulasi, peningkatan integritas aparat penegak hukum, perlindungan HAM, dan partisipasi publik, bukan sekadar mengganti aturan, tetapi juga memperbaiki pelaksanaannya.	Prosentase dihitung kumulatif dari jumlah Draft Peraturan atau revisi peraturan yang telah di proses pada Biro Hukum Kemenhub. Jumlah target Peraturan perundangan yang harus diselesaikan Tahun 2025-2029 (Target 16 paket).	2025 : 6%, 2029 : 100% Nilai diperoleh dari Perhitungan oleh Bagian Hukum Humas dan Umum
	Prosentase Penyelesaian Kerjasama dan Kemitraan Transportasi Darat	Tingkat efektivitas dan keberhasilan instansi pemerintah dalam menyelesaikan atau mengimplementasikan kerja sama dan kemitraan dengan pihak lain (baik internal pemerintah, swasta, maupun masyarakat) untuk mencapai tujuan bersama dalam perbaikan tata kelola pemerintahan dan peningkatan pelayanan publik.	Prosentase dihitung kumulatif dari jumlah kerjasama atau kemitraan yang telah dilakukan dibandingkan rencana kerjasama atau kemitaraan yang dilakukan Tahun 2025-2029	2025 : 20%, 2029 : 100% Nilai diperoleh dari Perhitungan oleh Bagian Hukum Humas dan Umum
	Prosentase Peningkatan Tindak Lanjut Pengaduan Masyarakat (LAPOR) yang sudah diselesaikan (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Ukuran keberhasilan sebuah instansi dalam menyelesaikan dan menindaklanjuti keluhan atau aspirasi publik yang masuk melalui sistem LAPOR! (Layanan Aspirasi dan Pengaduan Online Rakyat), menunjukkan sejauh mana komitmen pemerintah dalam meningkatkan kualitas pelayanan publik, melindungi hak warga negara, dan melakukan perbaikan berkelanjutan, menjadi indikator penting dalam evaluasi kinerja pelayanan publik nasional.	Prosentase dihitung dari jumlah pengaduan yang telah ditindaklanjuti dibandingkan pengaduan yang masuk dalam 1 tahun	2025 : 100, 2029 : 100 Nilai diperoleh dari Perhitungan oleh Bagian Hukum Humas dan Umum
	Peningkatan Layanan Informasi Ditjen	Indikator peningkatan layanan informasi pada reformasi birokrasi merujuk pada kriteria terukur yang digunakan untuk mengevaluasi sejauh mana	Peningkatan layanan informasi PPID dalam Reformasi Birokrasi diukur melalui integrasi Indikator Kinerja Utama, Indeks	2025 : 94, 2029 : 100

		Perhubungan Darat (PPID)	pelayanan informasi pemerintah kepada masyarakat menjadi lebih cepat, akurat, transparan, dan mudah diakses.	Kepuasan Masyarakat, serta penilaian kematangan kebijakan pelayanan publik yang berorientasi pada transparansi, efektivitas, dan akuntabilitas	Nilai diperoleh dari Perhitungan oleh Bagian Hukum Humas dan Umum
		Peningkatan Indeks Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat	Standar penilaian terukur yang digunakan untuk mengevaluasi penerapan sistem merit dalam manajemen Aparatur Sipil Negara (ASN) di instansi pemerintah	Metode perhitungan Indeks Sistem Merit (ISM) SDM pada reformasi birokrasi di Indonesia didasarkan pada penilaian terhadap delapan aspek manajemen Aparatur Sipil Negara (ASN), masing-masing dengan bobot yang telah ditentukan. Penilaian ini diatur dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (PermenPAN-RB) Nomor 40 Tahun 2018 dan Peraturan Kepala Komisi Aparatur Sipil Negara (Perka KASN) Nomor 9 Tahun 2019.	2025 : 296, 2029 : 300 Nilai diperoleh dari Perhitungan Mandiri oleh Bagian Sumber Daya Manusia
		Peningkatan capaian sistem kerja untuk penyederhanaan birokrasi	Sebuah indikator yang digunakan sebagai instrumen bagi Pegawai Aparatur Sipil Negara (ASN) dalam melaksanakan tugas dan fungsi unit organisasi pada Instansi Pemerintah setelah penyederhanaan struktur organisasi dan penyetaraan jabatan dalam rangka penyederhanaan birokrasi untuk menilai tata kelola pemerintahan digital yang lincah, kolaboratif dan akuntabel	Surat Edaran Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 15 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penilaian Penyederhanaan Struktur Organisasi dan Penyesuaian Sistem Kerja Dalam Rangka Evaluasi Reformasi Birokrasi Tahun 2023, penilaian dilakukan oleh Instansi Pemerintah (dalam hal ini dilakukan penilaian mandiri oleh Kementerian Perhubungan)	2025 : 5, 2029 : 5 Nilai diperoleh dari Perhitungan Mandiri oleh Bagian Organisasi dan Tata Laksana
		Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat	Ukuran terukur yang menunjukkan sejauh mana suatu unit kerja berhasil membangun komitmen anti-korupsi dan pelayanan prima, melalui perbaikan di enam area perubahan utama: Manajemen Perubahan, Penataan Tatalaksana, Penataan SDM, Penguatan Akuntabilitas Kinerja, Penguatan Pengawasan, dan Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik, yang berujung pada predikat Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) atau Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM) yang dirasakan langsung oleh masyarakat melalui peningkatan integritas dan kualitas pelayanan	Perhitungan pada Ditjen Perhubungan darat yaitu jumlah Unit Kerja yang diusulkan WBK atau WBBM oleh Inspektorat Jenderal kepada Kementerian PAN dan RB dalam rata-rata 3 tahun terakhir	2025 : 0,75, 2029 : 1 Nilai diperoleh dari evaluasi Mandiri oleh Bagian Organisasi dan Tata Laksana atau ditetapkan oleh Menpan



		Peningkatan Indeks Kepuasan Masyarakat Ditjen Perhubungan Darat	alat ukur kuantitatif dan kualitatif untuk menilai kepuasan publik terhadap layanan transportasi, meliputi aspek seperti persyaratan, prosedur, waktu, biaya, kompetensi petugas, hingga sarana prasarana. Hasil IKM menunjukkan seberapa baik pelayanan transportasi telah memenuhi harapan masyarakat, menjadi dasar perbaikan kinerja dan evaluasi keberhasilan reformasi birokrasi untuk mewujudkan pelayanan publik yang lebih baik dan efisien.	Metode perhitungan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada konteks reformasi birokrasi di Indonesia diatur dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi (Permenpan RB) No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat. Pengukuran ini melibatkan survei terhadap pengguna layanan dengan menggunakan kuesioner yang mencakup 14 unsur (indikator) pelayanan publik.	2025 : 96,47, 2029 : 97,00 Nilai diperoleh dari hasil evaluasi Sekretariat Jenderal atau Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat
		Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi	Perbandingan antara jumlah struktur pada jabatan administrasi yang disederhanakan dengan jumlah struktur pada jabatan administrasi yang berpotensi untuk disederhanakan. Penyederhanaan struktur organisasi ini merupakan bagian dari upaya reformasi birokrasi untuk menciptakan pemerintahan yang lebih lincah, efisien, dan efektif dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Penyederhanaan struktur organisasi bertujuan untuk a. Mengurangi lapisan birokrasi yang tidak efisien. Penyederhanaan struktur bukan sekadar menghapus jabatan, tetapi juga mempertegas peran kepemimpinan di tingkat atas (eselon I dan II) untuk menggerakkan birokrasi dengan visi yang jelas b. Meningkatkan kecepatan pengambilan keputusan. Struktur birokrasi yang gemuk sering kali menyebabkan lambatnya koordinasi dan pengambilan kebijakan. Penyederhanaan struktur terutama dari banyaknya lapisan eselon memotong rantai komando sehingga proses menjadi lebih cepat dan gesit c. Meningkatkan kualitas pelayanan publik.	Penghitungan Persentase Penyederhanaan Struktur Organisasi (PSO) dilakukan oleh Setditjen Perhubungan Darat atau penilaian External	2025 : 92,9 2029 : 92,9 Nilai diperoleh dari hasil evaluasi Sekretariat Jenderal atau Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat

			PSO diarahkan untuk menghasilkan birokrasi yang adaptif, kolaboratif, dan berbasis kinerja, memperbaiki layanan publik dengan proses yang lebih sederhana dan cepat d. Mewujudkan organisasi pemerintah yang lebih dinamis dan profesional. Dengan fokus pada jabatan fungsional, pengelolaan SDM menjadi berbasis keahlian dan kompetensi, bukan semata struktur hierarki. Hal ini mendorong budaya kerja lebih inovatif dan profesional		
		Peningkatan Indeks Pelayanan Publik Ditjen Perhubungan Darat	suatu instrumen untuk mengukur kinerja pelayanan publik yang diberikan oleh pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, berdasarkan berbagai aspek pelayanan. IPP bertujuan untuk mengevaluasi dan meningkatkan kualitas pelayanan, serta memastikan kepuasan masyarakat terhadap pelayanan yang diberikan. Ruang lingkup Indeks Pelayanan Publik yang tergambar dalam Penilaian Kinerja Unit Penyelenggara Pelayanan Publik ini meliputi 6 (enam) aspek, yaitu: 1) kebijakan pelayanan, 2) profesionalisme SDM, 3) sarana prasarana, 4) sistem informasi pelayanan publik, 5) konsultasi dan pengaduan, 6) inovasi pelayanan. Untuk menilai masing-masing aspek tersebut disusun sejumlah indikator yang dikelompokkan untuk mempermudah identifikasi pengaruhnya terhadap aspek yang dievaluasi	Hasil perhitungan dari pelaksanaan Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Penyelenggaraan Pelayanan Publik (PEKPPP) untuk mengukur kinerja 0 - 5 4,51 - 5,00 (A) = Pelayanan Prima 4,01 - 4,50 (A-) = Sangat Baik $\geq 3,51$ 60 Jdih.menpan.go.id	2025 : 4,00 2029 : 4,04 Nilai diperoleh dari hasil evaluasi Sekretariat Jenderal atau Sekretariat Ditjen Perhubungan Darat



BAB 3

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI

3.1 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

Arah Kebijakan menurut Permen PPN/Kepala Bappenas No.10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029 adalah penjabaran urusan pemerintahan dan/atau Prioritas Pembangunan sesuai dengan Visi dan Misi Presiden yang rumusannya mencerminkan bidang urusan tertentu dalam pemerintahan yang menjadi tanggung jawab Kementerian/Lembaga, berisi satu atau beberapa Program untuk mencapai sasaran strategis penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dengan indikator kinerja yang terukur.

Hasil identifikasi diperoleh 9 (sembilan) isu strategis pada bidang perhubungan darat sebagai berikut:

1. Kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya logistik;
2. Rendahnya modal share angkutan umum perkotaan;
3. Konektivitas wilayah daratan;
4. Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK;
5. Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan;
6. Kontribusi pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
7. Ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil;
8. Penanganan kendaraan barang ODOL; dan
9. Kebutuhan sistem informasi yang menyediakan data aktual LLAJ.

Arah kebijakan untuk menjawab isu strategis bidang perhubungan darat dan arahan Prioritas Nasional dan indikasi kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagaimana disajikan pada Tabel 3.1 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.



Tabel 3.1. Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kemenhub Pendukung Asta Cita	Arah Kebijakan
Kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya logistik	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Penguatan Infrastruktur Konektivitas & Sarana Penunjang Logistik b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita: - Pendukung Asta Cita 3: Pembangunan Terminal Barang Moda Jalan; - Pendukung Asta Cita 5: Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional dan Pelaksanaan MRL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang
Rendahnya modal share angkutan umum perkotaan	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 6: Buy The Service (BTS) BRT Perkotaan	Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan
Konektivitas wilayah daratan	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: - Pendukung Asta Cita 2: Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ) - Pendukung Asta Cita 3: Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan	Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan
Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: - Pendukung Asta Cita 5: Pembangunan Terminal Barang Internasional di wilayah perbatasan - Pendukung Asta Cita 6: Penyelenggaraan angkutan keperintisan moda jalan dan PSO angkutan barang.	Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan



Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kemenhub Pendukung Asta Cita	Arah Kebijakan
Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: - Pendukung Asta Cita 2: Pembangunan/rehab/pengembangan pelabuhan TSDP (termasuk pelabuhan Ro-Ro), Pembangunan Halte Sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan; dan Pengembangan dan penetapan lintas komersil maupun perintis penyeberangan di kawasan timur - Pendukung Asta Cita 5: Pembangunan/revitalisasi/peningkatan pelabuhan SDP pada kawasan prioritas	Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau
Kontribusi pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 3: Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan nasional dan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
Ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil	a. Kegiatan prioritas pada Asta Cita/Prioritas Nasional 2: Peningkatan Transportasi Hijau Berkelanjutan b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 2: Insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum, Pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan, Pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, Implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, dan Pemanfaatan Bio Diesel untuk Angkutan Jalan	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan
Penanganan kendaraan barang ODOL	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 7: Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang)	Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus
Kebutuhan sistem informasi yang menyediakan data aktual LLAJ.	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 7: Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan	Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja



Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 adalah sebagai berikut:

1. AK.1 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang;
2. AK.2 Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan
3. AK.3 Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan
4. AK.4 Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan
5. AK.5 Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau
6. AK.6 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
7. AK.7 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan
8. AK.8 Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus
9. AK.9 Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja
10. AK.10 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi
11. AK.11 Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul
12. AK.12 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi
13. AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat

Penyelarasan arah kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 untuk menjawab Sasaran Program yang diturunkan dari balanced scorecard disajikan pada Tabel 3.2. Dengan memperhatikan kesamaan lokus, Sasaran program meningkatnya konektivitas transportasi darat (SP.1) dan kinerja pelayanan transportasi darat (SP.2) digabungkan untuk dijawab oleh satu arah kebijakan pada masing-masing lokus bidang perhubungan darat. Masing-masing arah kebijakan di atas diuraikan menjadi Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 sebagaimana disajikan pada Tabel 3.2



Tabel 3.2 Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP.1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	AK.1 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang	Meningkatkan konektivitas antara gateway (pelabuhan & bandar udara), kawasan industri, dan pusat logistik/terminal barang sebagai pusat konsolidasi/ distribusi
		Meningkatkan kelancaraan arus barang untuk menurunkan waktu tempuh pada koridor utama pulau
	AK.2 Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan	Meningkatkan coverage area angkutan perkotaan dengan integrasi jaringan angkutan umum massal perkotaan yang door-to-door dan seamless
		Meningkatkan panjang perjalanan angkutan umum perkotaan sebagai moda prioritas
		Menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan
	AK.3 Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan	Meningkatkan konektivitas antar terminal penumpang Tipe A pada pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan pada KEK, KSN, dan KI
		Meningkatkan jumlah penumpang angkutan antar kota dan antar moda
		Meningkatkan kelancaraan lalu lintas pada koridor utama pulau
	AK.4 Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan	Meningkatkan aksesibilitas Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)
		Menurunkan biaya angkutan barang berbasis jalan dari/ke pelabuhan menuju hinterland di wilayah DTPK
	AK.5 Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau	Meningkatkan kapasitas lintas angkutan penyeberangan komersial dan perintis

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP.3 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	AK.6 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	Meningkatkan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial
		Menurunkan paparan risiko perjalanan lalu lintas jalan
		Menurunkan jumlah konflik lalu lintas jalan
		Meningkatkan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan
		Meningkatkan pemenuhan active & passive safety pada kendaraan yang turun ke jalan
		Meningkatkan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan
		Meningkatkan tata kelola pelaksanaan rencana aksi keselamatandan kemitraan keselamatan lalu lintas jalan
	AK.7 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan	Menurunkan emisi gas buang kendaraan bermotor
		Menurunkan emisi gas rumah kaca LLAJ
		Meningkatkan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan
SPp4 Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi darat	AK.8 Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus	Meningkatkan kepatuhan dimensi dan muatan pada angkutan barang khusus (tidak berbahaya dan berbahaya) dengan didukung pengawasan operasional secara digital
	AK.9 Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja	Meningkatkan kehandalan sistem informasi LLAJ untuk menyediakan Actual Data bagi perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja
	AK.10 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi	Meningkatkan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SPp5 Meningkatkan SDM transportasi darat yang kompeten	AK.11 Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul	Meningkatkan pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul
SPp6 Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	AK.12 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi	Meningkatkan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi
	AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat	Meningkatkan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat



3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Tahun 2025-2029

Arah Kebijakan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat 2025-2029 adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang di Provinsi Kalimantan Barat;
2. Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan di Provinsi Kalimantan Barat;
3. Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan di Provinsi Kalimantan Barat;
4. Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan di Provinsi Kalimantan Barat;
5. Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau di Provinsi Kalimantan Barat;
6. Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Provinsi Kalimantan Barat;
7. Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan di Provinsi Kalimantan Barat;
8. Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus di Provinsi Kalimantan Barat;
9. Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja di Provinsi Kalimantan Barat;
10. Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi di Provinsi Kalimantan Barat;
11. Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul di Provinsi Kalimantan Barat;
12. Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi di Provinsi Kalimantan Barat;
13. Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat di Provinsi Kalimantan Barat.

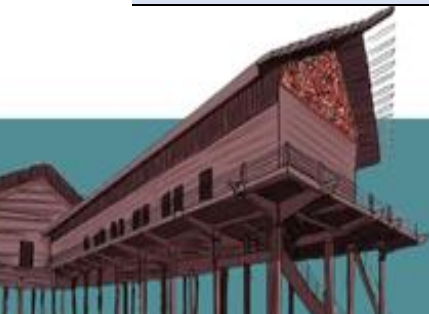


Tabel 3.3 Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP.1 Meningkatkan konektivitas transportasi darat	AK.1 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang di Provinsi Kalimantan Barat	Meningkatkan konektivitas antara gateway (pelabuhan & bandar udara), kawasan industri, dan pusat logistik/terminal barang sebagai pusat konsolidasi/ distribusi
		Meningkatkan kelancaraan arus barang untuk menurunkan waktu tempuh pada koridor utama pulau
SP.2 Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi darat	AK.2 Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan di Provinsi Kalimantan Barat	Meningkatkan coverage area angkutan perkotaan dengan integrasi jaringan angkutan umum massal perkotaan yang door-to-door dan seamless
		Meningkatkan panjang perjalanan angkutan umum perkotaan sebagai moda prioritas
		Menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan
	AK.3 Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan di Provinsi Kalimantan Barat	Meningkatkan konektivitas antar terminal penumpang Tipe A pada pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan pada KEK, KSN, dan KI
		Meningkatkan jumlah penumpang angkutan antar kota dan antar moda
		Meningkatkan kelancaraan lalu lintas pada koridor utama pulau
	AK.4 Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan di Provinsi Kalimantan Barat	Meningkatkan aksesibilitas Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)
		Menurunkan biaya angkutan barang berbasis jalan dari/ke pelabuhan menuju hinterland di wilayah DTPK
	AK.5 Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan	Meningkatkan kapasitas lintas angkutan penyeberangan komersial dan perintis



Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP.3 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	Konektivitas Antar Pulau di Provinsi Kalimantan Barat	
		Meningkatkan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial
	AK.6 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Provinsi Kalimantan Barat	Menurunkan paparan risiko perjalanan lalu lintas jalan
		Menurunkan jumlah konflik lalu lintas jalan
		Meningkatkan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan
		Meningkatkan pemenuhan active & passive safety pada kendaraan yang turun ke jalan
		Meningkatkan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan
		Meningkatkan tata kelola pelaksanaan rencana aksi keselamatandan kemitraan keselamatan lalu lintas jalan
	AK.7 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan di Provinsi Kalimantan Barat	Menurunkan emisi gas buang kendaraan bermotor
		Menurunkan emisi gas rumah kaca LLAJ
		Meningkatkan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan
	AK.8 Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus di Provinsi Kalimantan Barat	Meningkatkan kepatuhan dimensi dan muatan pada angkutan barang khusus (tidak berbahaya dan berbahaya) dengan didukung pengawasan operasional secara digital



Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SPp4 Meningkatkan kualitas kebijakan transportasi darat	AK.9 Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja di Provinsi Kalimantan Barat AK.10 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi di Provinsi Kalimantan Barat	Meningkatkan kehandalan sistem informasi LLAJ untuk menyediakan Actual Data bagi perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja Meningkatkan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi
SPp5 Meningkatkan SDM transportasi darat yang kompeten	AK.11 Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul di Provinsi Kalimantan Barat	Meningkatkan pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul
SPp6 Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	AK.12 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi di Provinsi Kalimantan Barat AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan BPTD Kelas II Kalimantan Barat	Meningkatkan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi Meningkatkan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan BPTD Kelas II Kalimantan Barat



BAB 4

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Pencapaian Sasaran Kegiatan

Target kinerja Program Penyelenggaraan Transportasi Darat diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dari setiap Sasaran Kegiatan (SK) dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Adapun besaran target yang dicanangkan untuk masing-masing tahun selama perioda 2025-2029 dan manual perhitungan disampaikan pada **Tabel 4.1**.



Tabel 4.1 Target Indikator Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi

NO.	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
(1)	(2)		(3)		(4)	(5)					
1.	SK 1.1.1	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 1.1.1.A	Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Trayek	9	9	13	13	13	13
			IKK 1.1.4	Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	-	-	-	-	1	-
2.	SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 2.1.1	Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Unit	-	1	1	4	-	-
			IKK 2.1.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Unit	4	4	4	4	4	4
			IKK 2.1.3	Jumlah Fasilitas Penimbangan KB yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Unit	-	1	1	1	1	1
			IKK 2.1.5	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Unit	4	4	4	4	4	4
			IKK 2.1.6	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ	Kegiatan	-	6	6	6	6	6
			IKK 2.1.7	Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI	Dokumen	-	2	0	2	0	0
3.	SK 2.2	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 2.2.7	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi ASDP	Kegiatan	-	5	5	5	5	5

NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)					
4.	SK 3.1 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.1.1 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata di Jambi	Kegiatan	-	5	5	5	5	5
5.	SK 3.2 Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	IKK 3.2.1 Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Laporan	12	12	12	12	12	12
		IKK 3.2.2 Jumlah alat uji yang telah dikalibrasi di UPUBKB	Kegiatan	1	2	3	3	3	3
		IKK 3.2.3 Jumlah Pengadaan Kegiatan Pendukung Uji Kalibrasi	Kegiatan	-	-	-	1	1	1
	SK 3.3 Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3.1 Jumlah Perlengkapan jalan yang dipasang sesuai dengan spesifikasi teknis	%	100	100	100	100	100	100
		IKK 3.3.2 Jumlah Lokasi LRK yang Dilakukan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman	Lokasi	-	5	6	5	6	8
		IKK 3.3.3 Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Lokasi	-	-	11	16	2	16
6	SK 3.4 Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 3.4.1 Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan sesuai pedoman	Orang	1.500	1.500	1.800	1.800	1.800	1.800



NO.	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)					
		IKK 3.4.2 Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Orang	-	200	200	200	200	200
7	SK 4 Meningkatnya Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat (kumulatif)	Kegiatan	-	3	3	3	3	3
		IKK4.2 Peningkatan Akuntabilitas Kinerja BPTD (Nilai SAKIP)	Nilai	-	84,46	84,47	84,48	84,49	85
		IKK4.3 Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Dit Teknis (Nilai IKPA)	Nilai	-	90	91	92	93	94
		IKK4.4 Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Kementerian Perhubungan (tindak lanjut sampai tahap proses)	%	-	100	100	100	100	100
		IKK4.6 Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat (Nilai LKE)	Nilai	-	90	90	90	90	90
		IKK4.7 Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	-	2	3	5	5	5
		IKK4.8 Kegiatan Terkait Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat (Skor)	Kegiatan	-	2	3	3	3	3

Sumber: Hasil Analisis (2025)

4.2 Kerangka Pendanaan di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi

Kebutuhan Pendanaan untuk melaksanakan seluruh kegiatan yang termasuk ke dalam program penyelenggaraan transportasi darat untuk periode pembangunan 2025-2029 sebagai berikut:

Tabel 4.2 Kerangka Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		RINCIAN OUTPUT (RO)					ANGGARAN DALAM RUPIAH					KETERANGAN
				TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
SK 1.1.1	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 1.1.1.A	Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	9	13	13	13	13	4.799.830.000	6.862.806.905	7.464.430.653	8.921.648.976	9.607.929.666	
		IKK 1.1.4	Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	-	-	-	1	-	-	-	-	40.000.000.000	-	Usulan Baru
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 2.1.1	Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	1	1	4	-	-	1.630.000.000	15.215.000.000	36.980.000.000	-	-	
		IKK 2.1.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	4	4	4	4	4	8.119.721.000	4.810.519.000	2.800.993.000	4.201.489.500	6.722.383.200	
		IKK 2.1.3	Jumlah Fasilitas Penimbangan	1	1	1	1	1	305.000.000	190.920.000	381.840.000	572.760.000	859.140.000	

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	RINCIAN OUTPUT (RO)					ANGGARAN DALAM RUPIAH					KETERANGAN	
			TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029	2025	2026	2027	2028	2029		
		KB yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM												
	IKK 2.1.5	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	4	4	4	4	4	6.363.734.000	4.011.799.000	2.949.573.300	4.424.278.950	7.078.846.320		
	IKK 2.1.6	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ	6	6	6	6	6	598.087.000	598.087.000	598.087.000	598.087.000	598.087.000		
	IKK 2.1.7	Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI	2	0	2	0	0	198.500.000	-	958.769.000	-	-		
	SK 2.2	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 2.2.7	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi ASDP	5	5	5	5	5	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
SK 3.1	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.1.1	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata di Jambi	5	5	5	5	5	126.425.000	126.425.000	126.425.000	126.425.000	126.425.000	
SK 3.2	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi	IKK 3.2.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	12	12	12	12	12	350.000.000	700.000.000	350.000.000	700.000.000	700.000.000	

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		RINCIAN OUTPUT (RO)					ANGGARAN DALAM RUPIAH					KETERANGAN
				TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
active dan passive safety		IKK 3.2.2	Jumlah alat uji yang telah dikalibrasi di UPUBKB	2	3	3	3	3	109.675.000	109.675.000	109.675.000	109.675.000	109.675.000	
		IKK 3.2.3	Jumlah Pengadaan Kegiatan Pendukung Uji Kalibrasi	-	-	1	1	1	-	-	2.500.000.000	2.500.000.000	2.500.000.000	
SK 3.3	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dipasang sesuai dengan spesifikasi teknis	23379	36323	17932	17934	17836	12.119.954.000	93.553.702.000	61.415.932.000	61.442.908.000	61.509.908.000	
		IKK 3.3.2	Jumlah Lokasi LRK yang Dilakukan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman	1	6	5	6	8	1.520.000.000	2.280.000.000	1.610.000.000	1.940.000.000	2.580.000.000	
		IKK 3.3.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	-	11	16	2	16	-	1.443.750.000	1.320.000.000	1.000.000.000	1.000.000.000	
SK 3.4	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 3.4.1	Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan sesuai pedoman	1.500	1.800	1.800	1.800	1.800	250.000.000	350.000.000	350.000.000	350.000.000	350.000.000	
		IKK 3.4.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	200	200	200	200	200	110.000.000	310.000.000	310.000.000	310.000.000	310.000.000	

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	RINCIAN OUTPUT (RO)					ANGGARAN DALAM RUPIAH					KETERANGAN
		TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
SK 4 Meningkatnya Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat (kumulatif)	3	3	3	3	3	142.142.858	38.508.334	38.508.334	38.508.334	38.508.334	
	IKK4.2 Peningkatan Akuntabilitas Kinerja BPTD (Nilai SAKIP)	84,46	84,47	84,48	84,49	85	142.142.857	38.508.333	38.508.333	38.508.333	38.508.333	
	IKK4.3 Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Dit Teknis (Nilai IKPA)	90	91	92	93	94	142.142.857	50.790.000	50.790.000	50.790.000	50.790.000	
	IKK4.4 Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Kementerian Perhubungan (tindak lanjut sampai tahap proses)	100	100	100	100	100	142.142.857	59.838.000	59.838.000	59.838.000	59.838.000	
	IKK4.6 Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat (Nilai LKE)	90	90	90	90	90	142.142.857	38.508.333	38.508.333	38.508.333	38.508.333	
	IKK4.7 Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	2	3	5	5	5	162.000.000	10.824.000.000	10.824.000.000	10.824.000.000	10.824.000.000	
	IKK4.8 Kegiatan Terkait Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat (Skor)	2	3	3	3	3	24.061.178.714	44.939.170.000	38.240.488.000	38.240.488.000	38.240.488.000	
	Pembangunan UPPKB Muara Tembesi di Kabupaten Batanghari	-	-	1	-	-	-	-	44.216.062.535	-	-	Usulan Baru

SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	RINCIAN OUTPUT (RO)					ANGGARAN DALAM RUPIAH					KETERANGAN
		TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Pembangunan Gedung Kantor di Aurduri	-	-	-	1	-				15.000.000.000		Usulan Baru

4.3 Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi Tahun 2025-2029

Matriks Manajemen Risiko Pembangunan Nasional dalam Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi Tahun 2025–2029 disusun sebagai instrumen pengendalian strategis untuk memastikan pencapaian sasaran pembangunan dan indikator kinerja secara efektif dan akuntabel. Matriks ini mengidentifikasi potensi risiko yang dapat menghambat kinerja organisasi, baik yang bersumber dari faktor internal maupun eksternal. Pengelolaan risiko tidak hanya menjadi tanggung jawab Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi, tetapi juga melibatkan pemangku kepentingan eksternal guna menjamin keterpaduan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian pembangunan transportasi darat secara nasional.



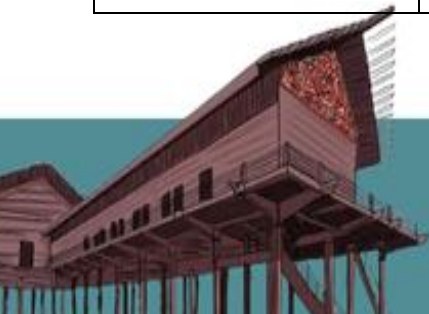
Tabel 4.3 Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Renstra BPTD Kelas II Jambi

SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI RISIKO TINGKAT BPTD KELAS II JAMBI
SK 1.1.1 Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 1.1.1.A Jumlah Layanan Subsidi Transportasi Angkutan Jalan	Target penyediaan layanan subsidi angkutan jalan tidak tercapai	Direktorat Angkutan Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota, Perum Damri	- Keterbatasan alokasi anggaran - Rendahnya partisipasi operator - Koordinasi lintas sektor yang belum optimal	Konektivitas wilayah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan (3TP) tidak meningkat	- Sinkronisasi perencanaan dengan pemerintah daerah - Optimalisasi penganggaran - Monitoring dan evaluasi pelaksanaan layanan
	IKK 1.1.4 Jumlah terminal Barang yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Pemanfaatan terminal barang belum optimal	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan, Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota	Keterlambatan pembangunan dan rendahnya volume pengguna jasa	Dukungan terhadap kelancaran distribusi logistik belum maksimal	- Penguatan pengendalian pembangunan - Peningkatan koordinasi pemanfaatan - Evaluasi operasional terminal
SK 2.1 Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 2.1.1 Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Peningkatan pelayanan terminal belum memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM)	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan, Pengawas Satuan Pelayanan Terminal Tipe A di Lingkungan BPTD Kelas II Jambi	Keterbatasan sarana prasarana dan kompetensi SDM	Kualitas pelayanan publik transportasi jalan belum optimal	- Pemenuhan sarana prasarana secara bertahap - Peningkatan kapasitas SDM

SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI RISIKO TINGKAT BPTD KELAS II JAMBI
	IKK 2.1.2 Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Pelaksanaan operasional terminal belum sepenuhnya sesuai SPM	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Peyeberangan, Pengawas Satuan Pelayanan Terminal Tipe A di Lingkungan BPTD Kelas II Jambi	Pengendalian dan pengawasan operasional belum optimal	Tingkat kepuasan pengguna jasa menurun	• Penerapan SOP operasional • Penguatan monitoring serta evaluasi berkala
	IKK 2.1.3 Jumlah Fasilitas Penimbangan KB yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Peningkatan kualitas pelayanan penimbangan belum optimal	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Peyeberangan, Pengawas Satuan Pelayanan UPPKB di Lingkungan BPTD Kelas II Jambi	Kondisi alat penimbangan dan keterbatasan petugas operasional	Pengendalian pelanggaran muatan lebih tidak efektif	• Pemeliharaan sarana penimbangan • Penataan penugasan petugas
	IKK 2.1.5 Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM	Operasional layanan penimbangan belum memenuhi SPM	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Peyeberangan, Pengawas Satuan Pelayanan UPPKB di Lingkungan BPTD Kelas II Jambi	Disiplin pelaksanaan SOP belum konsisten	Efektivitas pengawasan kendaraan bermotor menurun	• Penegakan kepatuhan SOP • Pengawasan internal berkelanjutan

SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI RISIKO TINGKAT BPTD KELAS II JAMBI
	IKK 2.1.6 Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ	Monitoring dan evaluasi kinerja layanan LLAJ tidak optimal	Direktorat Lalu Lintas Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan	Ketersediaan dan kualitas data kinerja belum memadai	Perbaikan layanan tidak tepat sasaran	- Penguatan sistem pelaporan kinerja - Validasi data
	IKK 2.1.7 Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI	Dokumen teknis pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi tidak tersedia tepat waktu	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha, Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Perencanaan dan koordinasi penyusunan dokumen belum optimal	Pelaksanaan kegiatan teknis terhambat	- Penjadwalan penyusunan dokumen - Reviu internal
SK 2.2 Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi ASDP	IKK 2.2.7 Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi ASDP	Hasil monitoring dan evaluasi pelayanan ASDP belum optimal	Direktorat Sarana dan Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau dan Penyeberangan	Keterbatasan data dan koordinasi dengan operator	Rekomendasi peningkatan pelayanan kurang efektif	- Penguatan koordinasi - Mekanisme pelaporan dengan operator ASDP
SK 3.1 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.1.1 Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata di Jambi	Pelaksanaan pengawasan keselamatan belum optimal	Direktorat Angkutan Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota, Perusahaan Otobus	Keterbatasan sumber daya pengawasan	Risiko kecelakaan lalu lintas meningkat	- Penataan jadwal pengawasan - Sinergi dengan instansi terkait

SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI RISIKO TINGKAT BPTD KELAS II JAMBI
SK 3.2 Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi	IKK 3.2.1 Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Pemeriksaan rancang bangun tidak sepenuhnya sesuai ketentuan	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Keterbatasan alat uji dan pengawasan teknis	Kendaraan tidak laik jalan berpotensi beroperasi	- Penguatan SOP pemeriksaan - Pengawasan teknis
	IKK 3.2.2 Jumlah alat uji yang telah dikalibrasi di UPUKKB	Kegiatan kalibrasi alat uji tidak terlaksana tepat waktu	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Keterlambatan proses pengadaan jasa kalibrasi	Akurasi hasil pengujian menurun	Penjadwalan kalibrasi secara berkala dan terencana
	IKK 3.2.3 Jumlah Pengadaan Kegiatan Pendukung Uji Kalibrasi	Kegiatan pendukung uji kalibrasi tidak tersedia sesuai kebutuhan	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Perencanaan dan pelaksanaan pengadaan belum optimal	Pelaksanaan pengujian kendaraan terganggu	Penyusunan rencana pengadaan secara lebih awal dan terintegrasi
SK 3.3 Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3.1 Jumlah Perlengkapan jalan yang dipasang sesuai dengan spesifikasi teknis	Pemasangan perlengkapan jalan tidak sesuai standar teknis	Direktorat Lalu Lintas Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan	Pengendalian mutu pekerjaan belum optimal	Penurunan tingkat konflik lalu lintas tidak signifikan	Penguatan pengawasan teknis dan reviu spesifikasi



SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI RISIKO TINGKAT BPTD KELAS II JAMBI
	IKK 3.3.2 Jumlah Lokasi LRK yang Dilakukan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman	Intervensi penanganan lokasi rawan kecelakaan tidak tepat sasaran	Direktorat Lalu Lintas Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan	Data lokasi rawan kecelakaan belum mutakhir	Tingkat kecelakaan lalu lintas tidak menurun secara signifikan	Pemutakhiran dan validasi data lokasi rawan kecelakaan
	IKK 3.3.3 Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Penerapan manajemen kecepatan belum efektif	Direktorat Lalu Lintas Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan	Rendahnya tingkat kepatuhan pengguna jalan	Risiko kecelakaan lalu lintas tetap tinggi	Sosialisasi dan koordinasi penegakan hukum
SK 3.4 Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 3.4.1 Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan sesuai pedoman	Pelaksanaan kegiatan sosialisasi keselamatan jalan kurang efektif	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Partisipasi masyarakat terbatas	Perubahan perilaku keselamatan belum optimal	Inovasi metode sosialisasi dan kolaborasi lintas sektor
	IKK 3.4.2 Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Pelaksanaan edukasi keselamatan usia dini belum optimal	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Keterbatasan tenaga pendukung dan media edukasi	Penanaman budaya keselamatan sejak dini belum maksimal	Kerja sama dengan satuan pendidikan dan pemerintah daerah

SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI RISIKO TINGKAT BPTD KELAS II JAMBI
SK 4.1 Meningkatnya Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	IKK 4.1 Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat (kumulatif)	Dokumen perencanaan pembangunan tidak selaras dengan kebijakan nasional dan Renstra Ditjen Perhubungan Darat	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha	Sinkronisasi perencanaan pusat dan UPT belum optimal serta keterbatasan kualitas data perencanaan	Arah pembangunan tidak fokus dan pencapaian sasaran strategis tidak optimal	- Penguatan koordinasi perencanaan - Reviu dokumen perencanaan secara berjenjang - Peningkatan kualitas data
	IKK 4.2 Peningkatan Akuntabilitas Kinerja BPTD (Nilai SAKIP)	Nilai SAKIP BPTD tidak mencapai target yang ditetapkan	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha	Penerapan manajemen kinerja belum konsisten dan kualitas pelaporan kinerja belum memadai	Akuntabilitas kinerja organisasi menurun	- Penguatan cascading kinerja - Monitoring kinerja berkala - Pendampingan SAKIP
	IKK 4.3 Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Dit Teknis (Nilai IKPA)	Nilai IKPA tidak memenuhi target kinerja anggaran	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha	Perencanaan anggaran kurang matang dan keterlambatan pelaksanaan kegiatan	Efektivitas dan efisiensi penggunaan anggaran menurun	- Perbaikan perencanaan anggaran - percepatan pelaksanaan kegiatan - Monitoring realisasi anggaran
	IKK 4.4 Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Kementerian Perhubungan (tindak lanjut sampai tahap proses)	Tindak lanjut rekomendasi BPK tidak diselesaikan tepat waktu	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha	Koordinasi internal lemah dan keterbatasan pemahaman tindak lanjut	Opini dan kepercayaan publik terhadap pengelolaan keuangan menurun	- Pembentukan tim tindak lanjut - Monitoring penyelesaian rekomendasi - Pendampingan teknis

SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI RISIKO TINGKAT BPTD KELAS II JAMBI
	IKK 4.6 Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat (Nilai LKE)	Pembangunan Zona Integritas tidak mencapai nilai yang ditetapkan	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha	Komitmen internal dan implementasi program ZI belum optimal	Terhambatnya pencapaian WBK/WBBM	• Penguatan agen perubahan • Pemenuhan eviden LKE • Evaluasi berkala
	IKK 4.7 Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Proses pengadaan barang dan jasa tidak sesuai ketentuan	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha	Keterbatasan kompetensi SDM PBJ dan perencanaan pengadaan belum optima	Potensi temuan audit dan keterlambatan kegiatan	• Peningkatan kompetensi SDM PBJ • Perencanaan pengadaan dini • Pengawasan proses PBJ
	IKK 4.8 Kegiatan Terkait Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat (Skor)	Penerapan sistem merit SDM belum berjalan optimal	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha	Manajemen SDM berbasis kinerja belum konsisten	Penurunan profesionalisme dan kinerja pegawai	• Penguatan manajemen talenta • Penilaian kinerja objektif • Pengembangan kompetensi SDM
	Pembangunan UPPKB Muara Tembesi di Kabupaten Batanghari	Pembangunan dan peningkatan sarana dan prasarana UPPKB Muara Tembesi tidak selesai tepat waktu dan/atau tidak sesuai spesifikasi teknis	Sesditjen Perhubungan Darat, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha, Kepala Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Keterlambatan proses pengadaan, kendala teknis pelaksanaan konstruksi, serta pengawasan pekerjaan yang belum optimal	Dukungan sarana terhadap fungsi pengawasan kendaraan bermotor dan keselamatan lalu lintas jalan tidak optimal	• Penguatan perencanaan teknis • Percepatan proses pengadaan • Pengendalian dan pengawasan proyek secara berkala



SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI RISIKO TINGKAT BPTD KELAS II JAMBI
	Pembangunan Gedung Kantor di Aurduri	Pembangunan atau rehabilitasi gedung kantor tidak memenuhi standar fungsi, kualitas, dan waktu pelaksanaan	Sesditjen Perhubungan Darat, Kepala BPTD Kelas II Jambi, Kepala Subbagian Tata Usaha	Perencanaan kebutuhan ruang dan anggaran belum optimal serta pengendalian pelaksanaan pekerjaan belum memadai	Efektivitas kerja pegawai dan dukungan sarana terhadap kinerja organisasi tidak optimal	• Penyusunan perencanaan kebutuhan gedung secara komprehensif • Pengendalian pelaksanaan konstruksi • Evaluasi progres pekerjaan secara berkala



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi Tahun 2025-2029 ini disusun sebagai amanat dari Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga penugasan kepada Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi.

Berbagai tantangan akan dihadapi dalam 5 tahun ke depan, mulai dari kesenjangan ekonomi dan kependudukan, reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, kelangkaan energi, hingga persaingan ekonomi global.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi Tahun 2025-2029 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat dalam mendukung penyelenggaraan transportasi darat pada khususnya dan pembangunan nasional di segala bidang pada umumnya, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan yang handal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

5.2 Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi Tahun 2025-2029 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi untuk Tahun Anggaran 2025 sampai dengan Tahun Anggaran 2029.

Selanjutnya, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi Tahun 2025-2029 akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan



akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3 Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi Tahun 2025–2029 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

Evaluasi pelaksanaan Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi Tahun 2025–2029 ini setidaknya-tidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan.

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LAKIP Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*).

