



LAPORAN AKHIR KINERJA INSTANSI PEMERINTAHAN — 2025 —

**DIREKTORAT SARANA DAN
KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN**



2025



KATA PENGANTAR

Tujuan utama dari perencanaan yang baik adalah rendahnya tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh aktifitas transportasi dan angkutan jalan. Berbagai permasalahan yang muncul dalam aktifitas transportasi dan angkutan jalan diakibatkan oleh berbagai sektor, yang meliputi Manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan atau mungkin sistem yang belum mendukung.

Untuk itu Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan yang mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan. Kegiatan-kegiatan yang telah dilakukan lebih difokuskan pada peningkatan sumber daya manusia di bidang keselamatan transportasi dan angkutan jalan, peningkatan kepedulian masyarakat dalam hal keselamatan transportasi dan angkutan jalan, berbagai monitoring yang berkaitan dengan kualitas sarana dan prasarana transportasi dan angkutan jalan.

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah ini merupakan salah satu tanggungjawab dari Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dalam hal transparansi baik finansial atau nonfinansial. Berbagai kegiatan yang telah dilakukan oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan di laporkan secara rinci. Sehingga dengan adanya Laporan Kinerja Instansi Pemerintah ini akan diketahui sejauh mana penanganan kinerja bidang sarana dan keselamatan transportasi dan angkutan jalan yang telah dilakukan oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan.

Tentu kami tidak bekerja sendiri dalam penanganan bidang sarana dan keselamatan transportasi dan angkutan jalan, ada berbagai pihak yang turut kami sertakan baik secara langsung atau pemikirannya. Besar harapan kami bahwa laporan ini akan memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan dengan direktorat ini.

Terima kasih

Jakarta, 21 Januari 2026

YUSUF NUGROHO, ST., MT

**DIREKTUR SARANA DAN KESELAMATAN
TRANSPORTASI JALAN**

DAFTAR ISI

- 1 KATA PENGANTAR
- 2 DAFTAR ISI
- 3 BAB I PENDAHULUAN
- 4 BAB II PERENCANAAN KINERJA
- 5 BAB III AKUNTABILITAS KINERJA
- 6 BAB IV PENUTUP



Bab I Pendahuluan

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) 2025
Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

LATAR BELAKANG

Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dituntut untuk menyelenggarakan Sistem Pemerintahan dengan Prudent, Transparan, Akuntabel, Efektif dan Efisien sesuai dengan prinsip - prinsip Good Governance sebagaimana dimaksud dalam Undang - Undang No 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang bersih dan bebas korupsi, kolusi dan nepotisme, sehingga itu diperlukan Akuntabilitas Publik sebagai landasan bagi proses penyelenggaraanya .

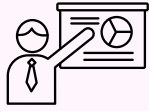
Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 yang merupakan tolak ukur keberhasilan maupun kurang berhasil Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya selama tahun anggaran 2025. Pengukuran kinerja yang berbasis pada output maupun outcome merupakan hal yang sangat penting dan dengan memperhatikan tugas pokok dan fungsi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan.

Laporan Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan menggambarkan secara transparan pencapaian kinerja selama tahun anggaran 2025 dikaitkan dengan upaya-upaya strategik dan operasional yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategiknya dalam kerangka pemenuhan visi misi yang telah ditetapkan.

Penyusunan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Tahun 2025 juga merupakan salah satu perwujudan tekad dari Direktorat Sarana dan KeselamatanTransportasi Jalan untuk senantiasa bersungguh-sungguh mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan di lingkungan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan didasarkan pada prinsip-prinsip Good Governance, sebagai langkah tindak lanjut Inpres nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang merupakan pelaksanaan lebih lanjut TAP MPR RI Nomor XI/MPR/1998 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme serta Undang-Undang Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme.



TUGAS DAN FUNGSI DIREKTORAT SARANA DAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN



TUPOKSI DIT. SKTJ

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

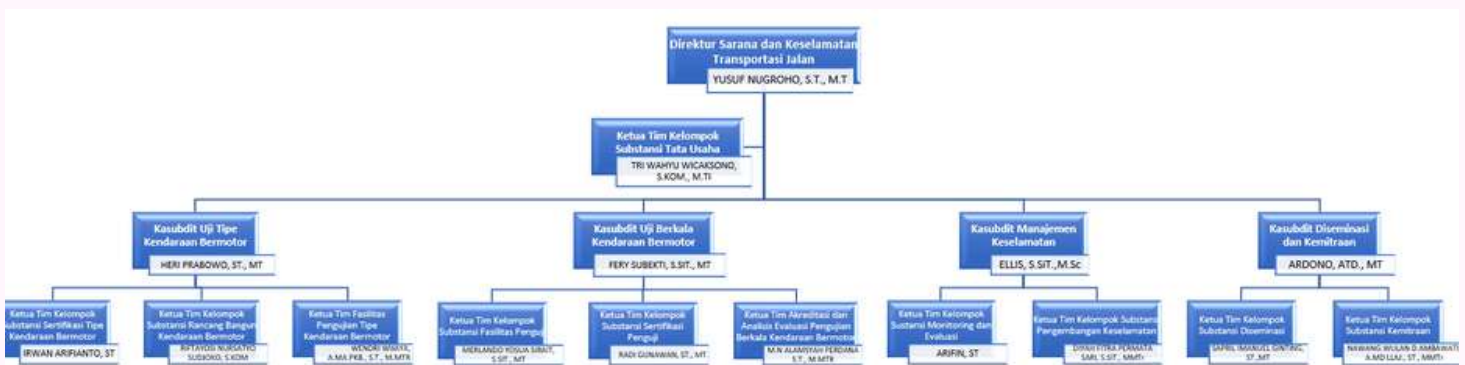
TUGAS

Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan.

FUNGSI

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

STRUKTUR ORGANISASI DIT. SKTJ



SUMBER DAYA MANUSIA

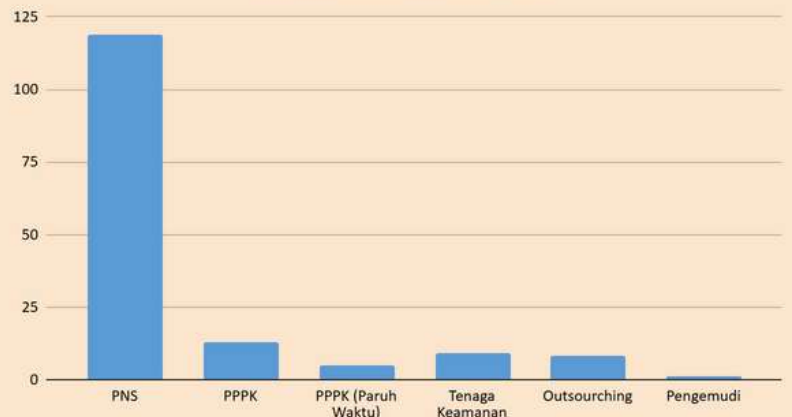


SDM Dit. SKTJ

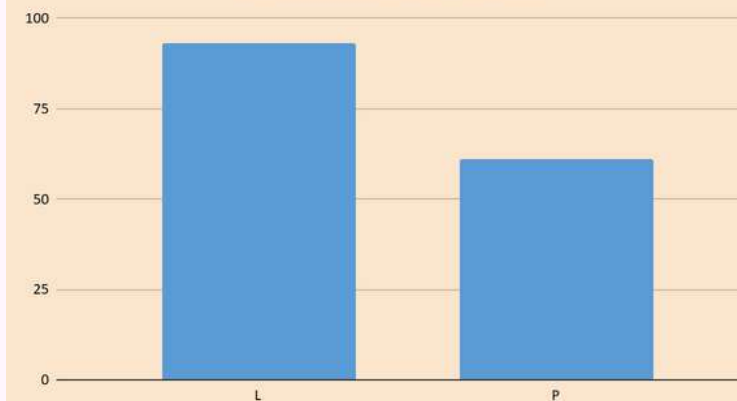
Komposisi Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan Non PNS Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 sebanyak 137 pegawai

137
pegawai

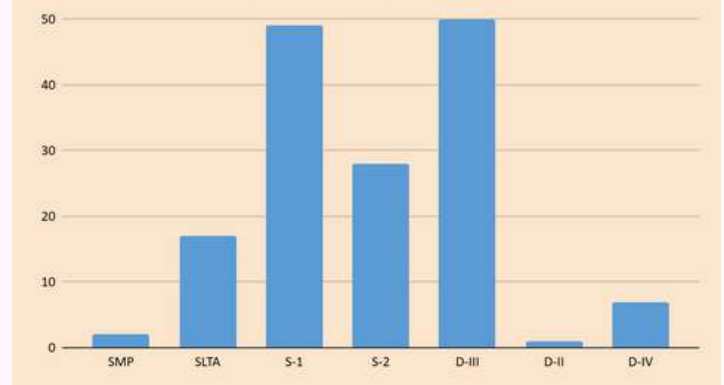
Berdasarkan Status Pegawai



Berdasarkan Jenis Kelamin



Berdasarkan Pendidikan



Isu strategis dan permasalahan di bidang sarana transportasi jalan pada tahun 2024/5 antara lain terkait :

- **Permasalahan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan pada perusahaan angkutan umum**

Kebijakan di bidang keselamatan antara lain mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Peraturan mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum ini selama ini terkendala dalam hal pengesahannya. Namun pada tanggal 18 Oktober 2020 telah selesai dan disahkan Peraturan Pemerintah tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagai payung hukum untuk memastikan tata kelola keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan umum sesuai standar keselamatan yang telah diatur dalam peraturan tersebut .

- **Over Dimensi dan Over Loading (ODOL)**

Permasalahan angkutan Overdimension & Overload (ODOL) di Indonesia terus-terusan berlanjut dan masih belum bisa dituntaskan. Truk ODOL logistik dan distribusi bahan baku maupun produk industri nasional sangat bergantung pada moda transportasi darat (truk). Karena moda transportasi lainnya seperti kereta api, angkutan laut dan udara belum mampu mengurangi beban dan transportasi darat.

Untuk mengendalikan angkutan barang muatan lebih atau overloading pemerintah memperkuat penyelenggaraan Unit Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) serta berkolaborasi dengan pemerintah daerah untuk penanganan over dimensi.

Ketidak sesuaian kendaraan angkutan dengan kelas jalan yang ada juga akan menimbulkan beberapa potensi masalah diantaranya adalah :

- Potensi mengakibatkan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas
- Potensi pelanggaran Dari segi daya angkut, dimensi, tata cara muat serta kelengkapan surat- surat kendaraan dan pengemudi
- Potensi menimbulkan kerusakan sarana dan prasarana jalan

- **Perkembangan Kendaraan Bermotor Listrik)**

Presiden Joko Widodo saat ini telah menandatangani Perpres tentang mobil listrik yang memberikan harapan baru bagi pengembangan teknologi otomotif khususnya teknologi mobil listrik (electric vehicle) di Indonesia, hal ini merupakan lompatan kebijakan yang sangat strategis, sehingga patut diapresiasi karena akan memberikan dampak cukup luas bukan hanya pada pengembangan industri namun juga pada perbaikan kualitas emisi yang selama ini banyak dikeluhkan oleh sebagian besar masyarakat terhadap emisi gas buang kendaraan bermotor khususnya internal combustion engine baik gasoline maupun diesel engine.

Terbitnya perpres ini memberikan harapan maupun tantangan, diantaranya perkembangan teknologi baik komponen khususnya baterai dan motor listrik yang mampu menggerakkan industri nasional. Sebagaimana kita ketahui bahwa industri otomotif baik kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat atau lebih telah bergerak menjadi sebuah industri yang kompetitif melalui penguasaan dan pengembangan teknologi untuk memenuhi kebutuhan konsumen.

Perkembangan kendaraan listrik ini tentunya perlu diantisipasi, khususnya terkait dengan keselamatan penggunaan kendaraan. Semakin banyaknya jumlah kendaraan listrik akan meningkatkan paparan atas bahaya kecelakaan. Kendaraan listrik yang memiliki muatan baterai tegangan tinggi yang menyimpan daya di atas ambang batas yang dapat diterima manusia memiliki potensi bahaya, yaitu bahaya akibat adanya tegangan tinggi yang dapat memicu sengatan listrik, pelepasan panas, kebakaran dan lain-lain. Bahaya inilah yang perlu dimitigasi dan disiapkan regulasi tanggap daruratnya, agar tingkat keselamatan bagi penumpang, petugas tanggap darurat dan masyarakat sekitar tetap terjaga.

- **Pembangunan Proving Ground di Bekasi**

Sehubungan dengan pembangunan fasilitas pengujian tipe kendaraan bermotor dengan standar internasional, meningkatkan kualitas kendaraan untuk keselamatan jalan, melestarikan lingkungan dari pencemaran emisi kendaraan, serta menyelaraskan persyaratan teknis kendaraan antar negara ASEAN maka dibangunlah Proving Ground Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor di Bekasi. Pembangunan ini menggunakan skema pembiayaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dimana Badan Usaha Pelaksananya adalah PT Indonesia Internasional Automotive Proving Ground (IIAPG).

Adapun skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) mencakup DBFMT (Design – Build – Finance – Maintenance – Transfer) dengan pengembalian investasi menggunakan Pembayaran Ketersediaan Layanan (AP). Tanggal Operasi Komersial yang telah disepakati adalah 07 Agustus 2025. Diharapkan dengan adanya Proving Ground di Bekasi dapat meningkatkan kualitas pengujian kendaraan bermotor yang ada di Indonesia maupun Asia Tenggara.

- **SDM Penguji Kendaraan Bermotor**

Permasalahan SDM Penguji Kendaraan Bermotor antara lain :

1. Di beberapa daerah masih banyak kompetensi penguji yang belum sesuai dengan jenis KBWU yang harus dilayani. Karena itu perlu percepatan untuk meningkatkan kompetensi penguji yang ada melalui Diklat atau Uji Kompetensi Naik Jenjang serta perekrutan tenaga penguji baru namun yang berasal dari lulusan D3 Penguji Kendaraan Bermotor.
2. Perlu peningkatan jenjang jabatan fungsional penguji dari jenjang jabatan fungsional keterampilan ke jenjang jabatan fungsional keahlian mengingat profesi penguji yang memiliki tanggung jawab dan resiko pekerjaan yang besar dan memiliki peranan penting dalam mewujudkan kendaraan yang berkeselamatan di jalan sehingga perlu didukung pula oleh tenaga-tenaga yang ahli bukan hanya sekedar oleh tenaga yang terampil. Selain itu dengan menjadi jabatan fungsional keahlian diharapkan dapat meningkatkan pula tunjangan jabatan bagi para penguji yang saat ini sudah tidak sesuai dan masih sangat minim dengan beban kerja, tanggung jawab dan resiko pekerjaan yang di hadapi oleh penguji.

- **SDM Penguji Kendaraan Bermotor**

Permasalahan Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor antara lain :

1. Dari 471 UPUBKB di Indonesia, baru 358 UPUBKB yang terakreditasi dan dapat menyelenggarakan pengujian berkala secara mandiri, sehingga perlu percepatan atau peran serta dari pemerintah pusat agar dapat menghadirkan pelayanan pengujian berkala pada wilayah-wilayah yang belum terakreditasi. Salah satunya melalui mekanisme pengadaan alat uji keliling non statis yang diberikan kepada BPTD yang wilayah kabupaten/kota belum memiliki UPUBKB yang terakreditasi
2. Masih adanya kasus pungutan liar yang terjadi di daerah oleh petugas atau oknum penyelenggara pengujian berkala sehingga perlu adanya peningkatan pengawasan dan pembinaan terhadap pimpinan UPUBKB.
3. Dengan adanya UU Nomor 1 Tahun 2022 dimana retribusi pengujian sudah tidak tercantum di dalam UU tersebut maka perlu segera menyiapkan langkah-langkah yang mendukung kebijakan tersebut agar pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor yang sudah ada di Indonesia tidak terganggu dalam pengoperasiannya yang tentunya walaupun dengan tidak adanya retribusi namun UPUBKB harus tetap dapat beroperasi/berjalan secara optimal untuk memberikan pelayanan pengujian berkala kepada masyarakat.

Kata Pengantar Ringkasan Eksekutif Daftar isi Daftar Tabel

Bab I Pendahuluan

- Latar Belakang
- Tugas Pokok dan Fungsi
- Bagan Struktur Organisasi
- Sumber Daya Manusia
- Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan
- Sistematika Laporan

Bab II Perencanaan Kinerja

- Uraian Singkat Perencanaan Strategis
- Uraian Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025
- Uraian Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Uraian Revisi Perjanjian Kinerja I Tahun 2025
- Uraian Revisi Perjanjian Kinerja II Tahun 2025

Bab III Akuntabilitas Kinerja

- Tahapan Pengukuran Kinerja
- Pengukuran Capaian Kinerja

SK9 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang

IKK 9.5 Terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021, 2022, 2023 dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SK10 Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi Active dan Passive Safety

IKK 10.1 Terlaksananya Sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 10.2 Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 10.4 Jumlah Kendaraan yang mendapatkan penanganan Inspeksi Keselamatan

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SK11 Menurunnya Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan

IKK 11.2 Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 11.3 Jumlah Lokasi yang mendapatkan Intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 11.4 Jumlah Lokasi yang mendapatkan Intervensi Penanganan Perlintasan sebidang

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

SK12 Meningkatnya Kesadaran & Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan

IKK 12.1 Terlaksananya Kampanye Keselamatan LLAJ sesuai pedoman

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 12.2 Terlaksananya Pengajaran Keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru, atau pendamping sesuai pedoman

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 12.2 Terlaksananya Pengajaran Keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru, atau pendamping sesuai pedoman

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

IKK 4.2 Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 4.3 Tingkat Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 4.7 Indeks Pengelolaan Aset (SKOR) Ditjen Perhubungan Darat

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

IKK 4.11 Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa

- Definisi Indikator
- Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025
- Analisis Keberhasilan/Kegagalan
- Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di masa yang akan datang
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024
- Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020 – 2024

Realisasi Anggaran

- Alokasi Anggaran Tahun 2024 dan Pagu Anggaran
- Refocusing Anggaran Tahun 2024
- Perbandingan Pagu dan Realisasi Tahun 2022-2024
- Realisasi Anggaran Tahun 2024
- Analisis Atas Efisiensi Penggunaan Sumber Daya
- Hambatan dan Kendala

Bab IV Penutup

- Penutup
- Ringkasan Capaian
- Hasil Evaluasi, Rekomendasi, dan Unit Kerja Penanggung Jawab

Lampiran

- Rencana Kerja Tahunan Tahun 2025;
- Perjanjian Kinerja Tahun 2025;
- Rencana Aksi Tahun 2025;
- Revisi Perjanjian Kinerja I Tahun 2025;
- Revisi Rencana Aksi I Tahun 2025;
- Revisi Perjanjian Kinerja II Tahun 2025;
- Revisi Rencana Aksi II Tahun 2025;
- Monitoring Rencana Aksi Tahun 2025;
- Laporan Kegiatan Instansi Pemerintah Tahun 2024;
- Draft Laporan Kegiatan Instansi Pemerintah Tahun 2025;
- Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan IV Tahun 2025;
- Lain – lain yang dianggap perlu.



Bab II Perencanaan Kinerja

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah tahun 2025
Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

URAIAN SINGKAT PERENCANAAN STRATEGIS

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2020-2024 pada hakekatnya merupakan pernyataan komitmen bersama mengenai upaya terencana dan sistematis untuk meningkatkan kinerja serta cara pencapaiannya melalui perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur di bidang Manajemen Keselamatan, Promosi dan Kemitraan,. Dalam rangka memberikan arah dan sasaran yang jelas serta sebagai pedoman dan tolok ukur kinerja keselamatan transportasi darat yang diselaraskan dengan arah kebijakan dan program pembangunan nasional yang telah ditetapkan dalam Pembangunan Jangka Menengah (PJM) 2020 - 2024, maupun dalam Kebijakan Strategis Nasional bidang Transportasi Darat 2020 - 2024, sebagai dasar acuan penyusunan kebijakan, program, dan kegiatan, serta sebagai pedoman dan pengendalian kinerja dalam pelaksanaan program dan kegiatan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dalam pencapaian visi dan misi serta tujuan organisasi pada 2020 - 2024.

Sasaran dan Indikator Kinerja Program Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 sesuai Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2020 - 2024

NO	Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target				
					2020	2021	2022	2023	2024
1.	SP3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi	IKP1 Rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan (AKAP dan Angkutan Perintis di Jalan) per 10.000 keberangkatan	Persen	0,02	0,019	0,016	0,014	0,011
2.	SK4	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	IKK03 Jumlah perusahaan AKAP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)	Perusahaan	40	60	80	100	120
			IKK04 Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan di jalan nasional	Lokasi	59	91	125	156	189
			IKK05 Jumlah ketersediaan taman edukatif tentang keselamatan transportasi jalan	Lokasi	2	4	5	7	8
			IKK06 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi	Orang	16.000	39.000	39.000	39.000	39.000
			IKK07 Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)	Unit	3	6	10	14	17
			IKK08 Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	Persen	48	52	56	59	63
			IKK09 Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Dokumen	20	22	24	26	28
			IKK10 Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Draf	11	11	11	11	11
			IKK11 Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor	Sertifikat	593	623	654	686	740
			IKK12 Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Orang	1.052	1.393	1.463	1.536	1.613
3.	SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK1 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	85	86	87	88	89
4	SP02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP01 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78	79	79,5	80	80,5

URAIAN RENCANA KINERJA
TAHUNAN TAHUN 2025

Tahun 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan masih menggunakan Dokumen Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transpoprtasi Jalan 2020-2024 dikarenakan Dokumen Renstra 2025-2029 belum di formalkan. Adapun Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 pada awal tahun adalah sebagai berikut:

Tabel Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

No		Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target
1.	SK 17	Menurunnya Konflik Lalu Lintas	IKK 31	Terpenuhinya manajemen kecepatan pada lokasi penanganan sesuai pedoman	Persen	66
2.	SK 18	Meningkatnya Kepatuhan Angkutan Umum Yang Berkeselamatan	IKK 34	Terpenuhinya penilaian dokumen pengajuan SMK PAU sesuai pedoman	Persen	50
3.	SK 19	Meningkatnya Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi Active dan Passive Safety	IKK 37	Terpenuhinya sertifikasi (SRUT) untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis	Persen	99
			IKK 38	Terpenuhinya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara	Persen	60
4.	SK 20	Meningkatnya Kesadaran dan attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 39	Terpenuhinya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman	Persen	70
			IKK 40	Terpenuhinya edukasi keselamatan LLAJ anak usia dini sesuai pedoman	Persen	70
5.	SK 21	Meningkatnya Tata Kelola dan kemitraan Keselamatan LLJ	IKK 41	Terpenuhinya kegiatan manajemen keselamatan LLAJ sesuai pedoman RAK	Persen	70
			IKK 42	Terpenuhinya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan stakeholder terkait sesuai pedoman	Persen	100
6.	SK 05	Menigkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKKp 15	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran, Kearsipan, dan Pengelolaan Aset dengan Tata Usaha di Setiap Direktorat	Persen	75

URAIAN PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025

Perjanjian Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan kontrak kinerja antara Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dengan Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan harus dilaksanakan dalam Tahun 2025 dan merupakan indikator yang didukung melalui pendanaan APBN.

Indikator kinerja yang akan dilaksanakan untuk mencapai Sasaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan melalui Program Penyelenggaraan dan Pengelolaan Transportasi Darat dengan Total Anggaran Rp. 136.694.440.000,- adalah sebagai berikut:

Tabel II.2 Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan (Awal)

No	Sasaran Kegiatan		Indikator Kinerja Kegiatan		Target	Satuan
1.	SK 17	Menurunnya Konflik Lalu Lintas	IKK 31	Terpenuhinya manajemen kecepatan pada lokasi penanganan sesuai pedoman	66	Persen
2.	SK 18	Meningkatnya Kepatuhan Angkutan Umum Yang Berkeselamatan	IKK 34	Terpenuhinya penilaian dokumen pengajuan SMK PAU sesuai pedoman	50	Persen
3.	SK 19	Meningkatnya Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi Active dan Passive Safety	IKK 37	Terpenuhinya sertifikasi (SRUT) untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis	49	Persen
			IKK 38	Terpenuhinya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara	60	Persen
4.	SK 20	Meningkatnya Kesadaran dan attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 39	Terpenuhinya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman	70	Persen
			IKK 40	Terpenuhinya edukasi keselamatan LLAJ anak usia dini sesuai pedoman	70	Persen
5.	SK 21	Meningkatnya Tata Kelola dan kemitraan Keselamatan LJ	IKK 41	Terpenuhinya kegiatan manajemen keselamatan LLAJ sesuai pedoman RAK	70	Persen
			IKK 42	Terpenuhinya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan stakeholder terkait sesuai pedoman	100	Persen
6.	SK 05	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKKp 15	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran, Kearsipan, dan Pengelolaan Aset dengan Tata Usaha di Setiap Direktorat	75	Persen

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
1.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp 344.293.000.000
2.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp 97.378.471.000
3.	Pengelola Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	Rp 1.651.800.000
4.	Pengelola Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp 10.449.992.000

URAIAN PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025 REVISI I

Tabel II.2 Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan (Revisi I)

NO		SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TARGET
1.	SK 9	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 9.5	Terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	Persen	100
2.	SK 10	Peningkatan kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	IKK 10.1	Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis	Persen	99,99
			IKK 10.2	Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)	Persen	67,51
			IKK 10.3	Terlaksananya uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara	Persen	69
			IKK 10.4	Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan	Persen	71
3	SK 11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 11.2	Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman	Persen	10
			IKK 11.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Persen	10
			IKK 11.4	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlintasan sebidang	Persen	100
4	SK 12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 12.1	Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman	Persen	70
			IKK 12.2	Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman	Persen	70
			IKK 12.3	Pelaksanaan tindak lanjut Kemitraan Keselamatan dengan Masyarakat dan Stakeholder terkait dalam kegiatan Kampanye, Sosialisasi, Bimtek dan Penyuluhan Keselamatan LLAJ	Persen	100
5	Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub		IKK 4.1	Peningkatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	96,2
			IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	82,82
			IKK 4.3	Tingkat Maturlitas SPIP Kemeterian Perhubungan	Nilai	3,38
			IKK 4.7	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	3,2
			IKK 4.11	Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Nilai	79,16

Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan melakukan Revisi I pada bulan Mei Tahun 2025, dikarenakan adanya perubahan target dan jumlah IKK semula 9 IKK menjadi 16 IKK

NO	KEGIATAN	ANGGARAN
1.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp 344,293,000,000
2.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp 97,378,471,000
3.	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi	Rp 1,651,800,000
4.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp 10,449,992,000

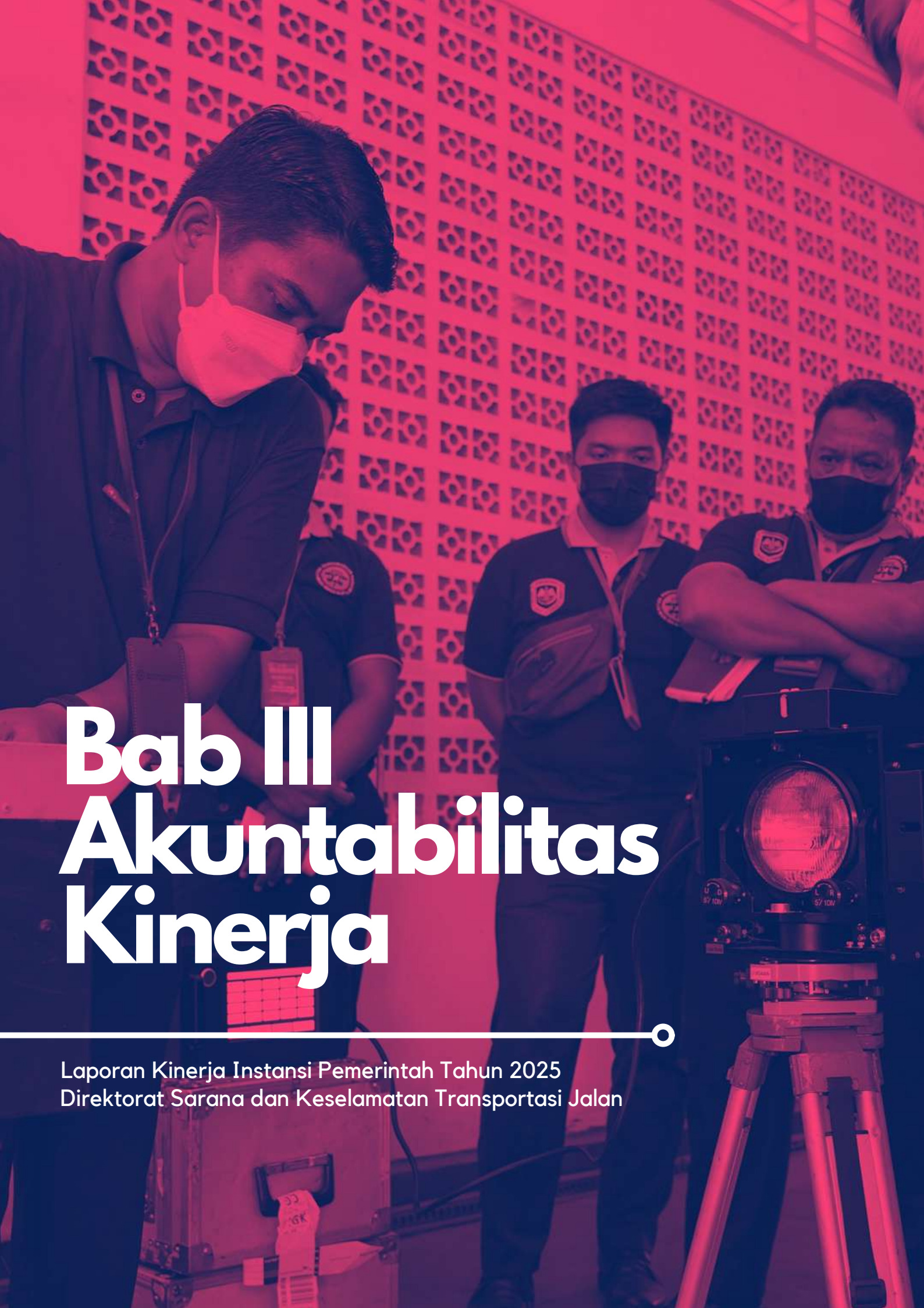
URAIAN PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2025 REVISI II

Tabel II.2 Perjanjian Kinerja Tahunan Tahun 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan (Revisi II)

NO	SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET
1.	SK 9	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 9.5	Terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	Persen	100
2.	SK 10	Peningkatan kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	IKK 10.1	Terlaksananya sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis	Persen	99,99
			IKK 10.2	Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)	Persen	67,51
			IKK 10.4	Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan	Persen	56
3	SK 11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 11.2	Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman	Persen	100
			IKK 11.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Persen	100
			IKK 11.4	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlintasan sebidang	Persen	100
4	SK 12	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	IKK 12.1	Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman	Persen	100
			IKK 12.2	Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman	Persen	70,00
			IKK 12.3	Pelaksanaan tindak lanjut Kemitraan Keselamatan dengan Masyarakat dan Stakeholder terkait dalam kegiatan Kampanye, Sosialisasi, Bimtek dan Penguluhan Keselamatan LLAJ	Persen	100
			IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	82,06
			IKK 4.3	Tingkat Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan	Nilai	3,36
			IKK 4.7	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	3,48
			IKK 4.11	Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Nilai	75,85

Direktorat Sarana melakukan Revisi II pada bulan Desember Tahun 2025, dikarenakan adanya penghapusan IKK 10.3 dan IKK 4.1, perubahan target pada IKK 10.4 sejumlah 71% menjadi 56% dikarenakan **adanya Automatic Adjustment anggaran yang berpengaruh pada proses kontraktual**, IKK 12.1 terdapat perubahan dikarenakan adanya pergeseran anggaran, dan IKK 12.1 semula 70% menjadi 100%.

NO	KEGIATAN	ANGGARAN	
1.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp	140,479,992,000
2.	Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp	110,611,821,000
3.	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi	Rp	1,651,800,000
4.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp	11,077,632,000



Bab III Akuntabilitas Kinerja

Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2025
Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

TAHAPAN PENGUKURAN KINERJA

Akuntabilitas kinerja adalah pencapaian kinerja suatu instansi pemerintah dikaitkan dengan sejauhmana organisasi tersebut telah melakukan upaya-upaya strategis dan operasional untuk mencapai sasaran dan tujuan dalam rangka pemenuhan visi dan misinya.

Mekanisme pengelolaan kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan melalui aplikasi E-performance dimulai dari target-target yang telah ditetapkan dalam PK yang kemudian dilakukan pengukuran dan pelaporan, monitoring dan evaluasi secara berkala melalui aplikasi E-Performance yang berbasis web. Pelaksanaan pengelolaan pengukuran kinerja dilakukan sepanjang tahun yang meliputi proses penginputan, validasi, dan pelaporan secara berkala setiap awal bulan.

Pengukuran Capaian Kinerja

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi. Pengukuran tersebut merupakan hasil dari suatu penilaian yang sistematis dan didasarkan pada kelompok indikator kinerja.

Metode Pengukuran

Dalam menentukan nilai pengukuran kinerja, hasil pengukuran kinerja dimaksud disampaikan dalam bentuk Prosentase. Adapun rumus yang digunakan dalam pengukuran kinerja prosentase pencapaian untuk Indikator Kinerja Kegiatan adalah sebagai berikut:

Prosentase Capaian Indikator
Kinerja Kegiatan

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

Prosentase Capaian Indikator
sasaran Kegiatan

$$= \frac{\text{Total jumlah realisasi IK dalam Sasaran a}}{\text{Total jumlah rencana/target IK dalam Sasaran a}} \times 100 \%$$

Rata-rata nilai capaian seluruh
IK yang dilaksanakan

$$= \frac{\text{Total jumlah realisasi IK}}{\text{Total jumlah rencana/target IK}} \times 100 \%$$

Pengukuran Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 hasil pengukuran kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, diperoleh berdasarkan data realisasi masing-masing indikator kinerja yang berdasarkan pendekatan capaian kinerja dan realisasi anggaran. Dan bertujuan untuk mewujudkan empat sasaran strategis yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja maupun Revisi Perjanjian Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025.

Dari hasil pengukuran kinerja, dengan menggunakan perbandingan antara target kinerja dengan capaian Kinerja sampai dengan bulan Desember 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan maka di peroleh data capaian kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan adalah pada table berikut :

Pengukuran Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025

NO	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target Revisi II	TW I			TW II			TW III			TW IV		
					T	R	C	T	R	C	T	R	C	T	R	C
1.	SK9	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang			133,4%			90.0%			49.0%			100.0%		
		Terdaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	Persen	100	50%	66.7%	133,4%	100%	90%	90.00%	100%	49%	49.00%	100%	100%	100.00%
2.	SK10	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi Active dan Passive Safety			10,02%			69.2%			36.7%			100.2%		
		Terdaksananya Sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis	Persen	99,99	99%	9.92%	10,02%	99.99%	99.99%	100.00%	99.99%	99.99%	100.00%	99.99%	99.99%	100.00%
		Terdaksananya Akreditasi Unit Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)	Persen	67,51	-	-	-	67.51%	67.70%	100.28%	67.51%	67.51%	100.00%	67.51%	67.51%	100.00%
		Jumlah Kendaraan yang mendapatkan penanganan Inspeksi Keselamatan	Persen	56	-	-	-	71%	5.25%	7.4%	71%	4.41%	6.21%	56%	56%	100%
3	SK11	Menurunnya Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan			0.0%			0.0%			0.0%			100.0%		
		Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman	Persen	100	-	-	-	10%	0	0.0%	10%	0	0.0%	100%	100%	100%
		Jumlah Lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Persen	100	66%	0	0.00%	10%	0	0.0%	10%	0	0.0%	100%	100%	100%
		Jumlah Lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlintasan sebidang	Persen	100	-	-	-	100%	0	0.00%	100%	0	0.0%	100%	100%	100%
4	SK12	Meningkatnya Kesadaran & Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan			714.3%			42.4%			49.3%			100.5%		
		Terdaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman	Persen	100	70%	2	285.71%	70%	3.60%	5.14%	70%	7.76%	11.06%	12	11	91.67%
		Terdaksananya Pengajaran Keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru, atau pendamping sesuai pedoman	Persen	70	70%	13	1857.1%	71%	15.66%	22.06%	70%	25.75%	36.79%	170	170	100.00%
		Pelaksanaan tindak lanjut Kemitraan Keselamatan dengan Masyarakat dan Stakeholder terkait dalam kegiatan Kampanye, Sosialisasi, Bimtek dan Penyuluhan Keselamatan LLAJ	Persen	100	-	-	-	100%	100%	100%	100%	100%	100.00%	2,416	2,657	109.98%
5		Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub			-			103.2%			103.2%			100.0%		
		Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	82,06	-	-	-	82.82	84.41	101.92%	82.82	84.41	101.92%	82.06	82.06	100.00%
		Tingkat Maturlitas SPIP Kemeterian Perhubungan	Nilai	3,36	-	-	-	3.38	3.38	100.00%	3.38	3.38	100.00%	3.36	3.36	100.00%
		Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	3,48	-	-	-	3.2	3.56	111.3%	3.2	3.56	111.3%	3.48	3.48	100.00%
		Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Nilai	75,85	-	-	-	79.16	78.8	99.55%	79.16	78.8	99.55%	75.85	75.85	100.00%
Rata-Rata Persentase Capaian Sasaran Program					238.1%			61.0%			47.6%			100.1%		
Rata-Rata Persentase Capaian Indikator Kinerja Program					178.6%			59.8%			58.3%			100.1%		

Selama tahun 2025, ada 4 Sasaran Kegiatan yang dimiliki oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan yaitu :

1. **SK9 - Meningkatkan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang**
2. **SK10 - Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi Active dan Passive Safety**
3. **SK11 - Menurunnya Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan**
4. **SK12 - Meningkatkan Kesadaran & Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan**





SK9

Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang

Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan memiliki peran strategis dalam mendorong peningkatan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan. Peran ini diwujudkan melalui pembinaan, pengawasan, serta penerapan kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) secara konsisten.

INDIKATOR KINERJA

IKK9.5

Terlaksananya Penilaian
Sertifikasi Sistem Manajemen
Keselamatan Perusahaan
Angkutan Umum (SMK PAU)

IKK9.5

Terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)

CAPAIAN KINERJA
100%

Definsi Indikator

Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan umum (SMK PAU) adalah jumlah permohonan penilaian sertifikasi SMK PAU yang masuk melalui sistem informasi E-SMK sebagai proses evaluasi formal terhadap implementasi sistem manajemen keselamatan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, guna memastikan kesesuaian dengan standar dan ketentuan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Pelaksanaan kegiatan ini menjadi bagian dari upaya peningkatan pengawasan dan pembinaan berkelanjutan terhadap pelaku usaha jasa angkutan umum, sekaligus sebagai indikator capaian kinerja program meningkatnya keselamatan angkutan penumpang dan barang.

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKK9.5 = \frac{\text{Persentase Realisasi IKK 9.5}}{\text{Target Kinerja IKK 9.5 Tahun 2025}}$$

$$\% \text{ Capaian} = (100/100) \times 100\% = 100,00\%$$

Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Realisasi persentase pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) pada Triwulan IV Tahun 2025 adalah sebesar **100,00%**. Jika dibandingkan dengan target PK sebesar 100%, maka pencapaian ini digambarkan pada Grafik Capaian IKK 9.5 Terlaksananya Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) Tahun 2025 sebagai berikut :



Realisasi Kinerja

Persentase terlaksananya penilaian sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) merupakan jumlah akumulatif dari penilaian sertifikasi SMK PAU yang telah dilakukan sesuai dengan pedoman dibandingkan dengan jumlah penilai sertifikasi SMK PAU secara keseluruhan.

Untuk menghitung capaian indikator persentase terlaksananya penilaian sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) digunakan rumus sebagai berikut :

$$IKK9.5 = \frac{\text{Jumlah penilaian SMK PAU sesuai pedoman}}{\text{Jumlah penilaian sertifikasi SMK PAU}} \times 100 \%$$

Realisasi TW IV
 $IKK9.5 = (227/227) \times 100\% = 100,00\%$

Persentase Realisasi

100,00%

Realisasi persentase pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) pada Triwulan IV Tahun 2025 adalah sebesar **100,00%**. Jika dibandingkan dengan target PK sebesar 100%, maka pencapaian ini digambarkan pada Grafik Capaian IKK 9.5 Terlaksananya Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) Tahun 2025.



Capaian Kinerja

Perhitungan capaian indikator kinerja Terlaksananya Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum diperoleh dengan membandingkan persentase realisasi IKK 9.5 dengan persentase target kinerja tahun 2025.

Keberhasilan capaian Indikator Kinerja Jumlah penilaian sertifikasi SMK PAU sesuai pedoman tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\text{IKK9.5} = \frac{\text{Persentase Realisasi IKK 9.5}}{\text{Target Kinerja IKK 9.5 Tahun 2025}}$$

$$\% \text{ Capaian} = (100/100) \times 100\% = 100,00\%$$

Capaian Kinerja
Tahun 2025
terhadap Target
PK Revisi II Tahun
2025

100,00%

Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan telah mengembangkan **sistem aplikasi Sistem Informasi Manajemen Keselamatan (E-SMK)** dimana setiap pengajuan penerbitan sertifikat SMK dilakukan melalui aplikasi tersebut.

Saat ini Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, melalui Subdit Manajemen Keselamatan terus berupaya dan mendorong perusahaan angkutan umum untuk menyusun dan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan sebagai komitmen mewujudkan keselamatan dalam memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat.

Analisa Keberhasilan / Kegagalan

Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah Perusahaan AKAP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan mengacu pada aturan :

- PP 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan LLAJ
- Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang RUNK LLAJ
- PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum
- KP-DJPD 6837 Tahun 2024 tentang Tata Cara Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum
- KP-DRJD 1913 Tahun 2021 tentang Kompetensi Penilai SMK PAU

Kronologi Target

Target Perjanjian Kinerja berdasarkan proyeksi data tahun 2024 dimana jumlah perusahaan yang lulus sebanyak **205 (dua ratus lima)** perusahaan terdiri dari **72 (tujuh puluh dua)** perusahaan angkutan orang dan **133 (seratus tiga puluh tiga)** perusahaan angkutan barang, sehingga ditetapkan target tahun 2025 **100% (seratus persen)** dengan target output sebanyak **255 (dua ratus lima puluh lima)** PAU yang mengajukan SMK PAU dan target IMO sebanyak **255 (dua ratus lima puluh lima)** PAU dinyatakan lulus SMK PAU. Namun demikian, seiring dengan dinamika pelaksanaan kegiatan sepanjang tahun 2025, termasuk perkembangan realisasi pengajuan, kapasitas pelaksanaan sertifikasi, serta hasil evaluasi berkala terhadap kondisi dan kesiapan PAU, dilakukan **penyesuaian terhadap target Output dan IMO** agar lebih realistis, terukur, dan selaras dengan kondisi aktual di lapangan serta kebijakan yang berlaku. Dengan adanya penyesuaian tersebut, capaian kinerja tetap dapat dipertahankan sebesar 100%.

Faktor Keberhasilan

Adapun hal-hal yang mendukung tercapainya target kinerja di atas antara lain :

1. Dukungan regulasi dan kebijakan terkait kewajiban penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang memberikan kepastian bagi pelaku usaha dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pelaksana penilaian.
2. Penguatan sistem informasi dan pelaporan digital dalam proses pengajuan, verifikasi dan pelaporan mempercepat pelaksanaan dan meminimalkan kendala administratif.
3. Kegiatan pembinaan yang berkelanjutan dan berbasis profil risiko perusahaan membantu meningkatkan pemahaman akan urgensi penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
4. Penempatan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagai bagian dari agenda prioritas keselamatan nasional menjadikan kegiatan ini memiliki dukungan anggaran, perhatian pimpinan dan urgensi pelaksanaan yang tinggi.

Faktor Kendala Kinerja

Adapun hal-hal yang menjadi tantangan dalam pencapaian target kinerja meliputi :

1. Belum adanya kebijakan dimana perusahaan angkutan umum tidak diijinkan beroperasi apabila belum melakukan sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sehingga hal ini belum mampu mengotorisasi perusahaan angkutan umum untuk melakukan pengajuan melalui sistem informasi.
2. Adanya keterbatasan pengetahuan atau asistensi teknis kepada perusahaan yang menyebabkan banyak yang belum memahami persyaratan SMK secara utuh.
3. Dalam kewajiban sertifikasi SMK PAU, terdapat 10 elemen yang wajib dipenuhi. Namun, banyak perusahaan yang belum mampu memenuhi keseluruhan elemen sehingga proses pengajuan dokumen menjadi terhambat.
4. Capaian pelaksanaan sertifikasi sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum.
5. Anggaran pelaksanaan Bimbingan Teknis Penyusunan Dokumen SMK PAU terdampak efisiensi sehingga tidak dapat dilaksanakan.

Realisasi Anggaran

Realisasi anggaran terlaksananya penilaian sertifikasi sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 hingga akhir Triwulan IV 2025 telah terealisasi sebanyak **Rp94.161.220 (sembilan puluh empat juta seratus enam puluh satu ribu dua ratus dua puluh rupiah)** dari total Pagu sebesar **Rp1.031.437.000 (satu milyar tiga puluh satu juta empat ratus tiga puluh tujuh ribu rupiah)** atau sebesar **7,32%**.

Kegiatan	Pagu	Target	Realisasi	Persentase
Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	150.000.000	150.000.000	39.687.220	26,46%
Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Penumpang (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	170.000.000	170.000.000	54.474.000	32,04%
Pembinaan Teknis Kompetensi Inspektur Sistem Manajemen	309.839.000	309.839.000	0	0,00%
Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen SMK Perusahaan	401.598.000	401.598.000	0	0,00%
Penyusunan NSPK Bidang Manajemen Keselamatan	255.723.000	255.723.000	0	0,00%
JUMLAH	1.287.160.000	1.287.160.000	94.161.220	7,32%

Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang yaitu melaksanakan koordinasi serta peran aktif BPTD untuk melakukan inventarisasi perusahaan angkutan umum yang telah melaksanakan sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Selain kegiatan tersebut, berikut adalah upaya yang dilakukan untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang :

1. Melakukan pembinaan dan pembekalan teknis terkait tata cara penyusunan dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum;
2. Koordinasi dengan Direktorat Angkutan Jalan untuk menindaklanjuti bahwa Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum merupakan salah satu persyaratan untuk memperpanjang perijinan;
3. Sosialisasi kepada perusahaan umum terkait penggunaan media elektronik pada sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
4. Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan) secara berkala;
5. Pendelegasian kewenangan pelaksanaan SMK PAU kepada 5 (lima) Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), yaitu BPTD Kelas I Jawa Barat, BPTD Kelas II Sumatera Utara, BPTD Kelas II Kalimantan Timur, BPTD Kelas II Bali, dan BPTD Kelas II Sulawesi Selatan.

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025 – 2029

Realisasi kinerja terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum SMK PAU) pada tahun 2025 sebesar **100%** jika dibandingkan dengan target kinerja pada Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar **100%**, maka capaian kinerja mencapai **100%**. capaian ini berdasarkan penyesuaian Target IMO dan Target Output dimana terdapat 227 PAU yang mendapatkan sertifikat SMK PAU.

Sepanjang tahun 2025, dilakukan penyesuaian target Output dan Indikator Kinerja Utama (IMO) terhadap Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. Penyesuaian tersebut dilakukan sebagai respons terhadap dinamika pelaksanaan program dan kegiatan, perkembangan realisasi capaian kinerja, serta penyesuaian kebijakan dan ketersediaan anggaran.

Penyesuaian ini bertujuan untuk menjaga keterkaitan antara perencanaan dan pelaksanaan agar tetap realistis, terukur, dan selaras dengan arah kebijakan strategis Direktorat, tanpa mengurangi komitmen terhadap pencapaian sasaran keselamatan transportasi jalan. Dengan demikian, target kinerja yang ditetapkan diharapkan tetap mencerminkan kondisi aktual serta mampu mendukung peningkatan efektivitas dan akuntabilitas pelaksanaan program.

Target Tahun 2025 terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum SMK PAU) pada Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 sebesar **0,56%** dengan rincian **255** PAU yang ditargetkan lulus SMK PAU dibandingkan dengan **45.209** PAU yang terdaftar pada SPIONAM. sementara pada tahun 2025 terdapat **227** PAU yang dinyatakan lulus sehingga:

Realisasi 2025

$$IKK9.5 = (227/45.209) \times 100\% = 0,50\%$$



Kenaikan capaian kinerja Rasio kejadian kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan disebabkan karena laporan kecelakaan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah 3 (tiga) kecelakaan, adapun kecelakaan yang masuk dalam perhitungan merupakan banyaknya kecelakaan yang melibatkan angkutan umum di jalan yang terdiri dari layanan Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Perintis yang disubsidi oleh APBN tidak termasuk Angkutan Pariwisata dan Angkutan Barang dan sesuai dengan ketentuan kecelakaan yang terdapat dalam PP 62 Tahun 2018 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yaitu terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang, mengundang perhatian publik secara luas, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana rusak berat, berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan terus mendorong dan mensosialisasikan kepada Perusahaan Angkutan Umum untuk terus menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dengan dilaksanakannya kegiatan Pembinaan Teknis Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum kepada Perusahaan Angkutan Umum di seluruh Indonesia baik Perusahaan angkutan orang maupun barang.

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025 – 2029

Realisasi kinerja terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum SMK PAU) pada tahun 2025 sebesar **100%** jika dibandingkan dengan target kinerja pada Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar **100%**, maka capaian kinerja mencapai **100%**. capaian ini berdasarkan penyesuaian Target IMO dan Target Output dimana terdapat 227 PAU yang mendapatkan sertifikat SMK PAU.

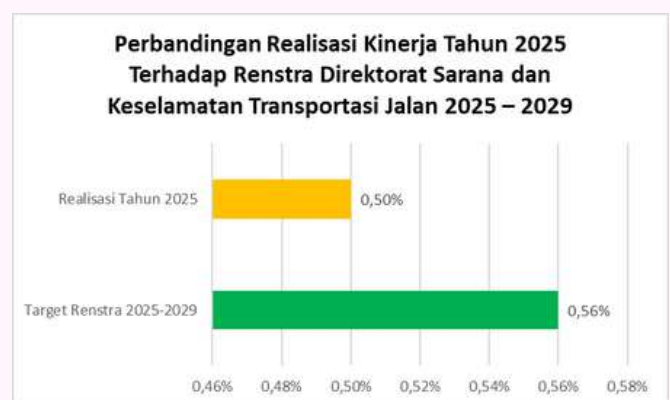
Sepanjang tahun 2025, dilakukan penyesuaian target Output dan Indikator Kinerja Utama (IMO) terhadap Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. Penyesuaian tersebut dilakukan sebagai respons terhadap dinamika pelaksanaan program dan kegiatan, perkembangan realisasi capaian kinerja, serta penyesuaian kebijakan dan ketersediaan anggaran.

Penyesuaian ini bertujuan untuk menjaga keterkaitan antara perencanaan dan pelaksanaan agar tetap realistis, terukur, dan selaras dengan arah kebijakan strategis Direktorat, tanpa mengurangi komitmen terhadap pencapaian sasaran keselamatan transportasi jalan. Dengan demikian, target kinerja yang ditetapkan diharapkan tetap mencerminkan kondisi aktual serta mampu mendukung peningkatan efektivitas dan akuntabilitas pelaksanaan program.

Target Tahun 2025 terlaksananya Penilaian Sertifikasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum SMK PAU) pada Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 sebesar 0,56% dengan rincian 255 PAU yang ditargetkan lulus SMK PAU dibandingkan dengan 45.209 PAU yang terdaftar pada SPIONAM. sementara pada tahun 2025 terdapat 227 PAU yang dinyatakan lulus sehingga:

Realisasi 2025

$$IKK9.5 = (227/45.209) \times 100\% = 0,50\%$$





SK 10

Peningkatan kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety

Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan salah satu direktorat di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mempunyai peran strategis dalam peningkatan keselamatan transportasi darat. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan mempunyai kontribusi dalam pencapaian sasaran Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat . Adapun indikator untuk mengukur capaian sasaran tersebut adalah sebagai berikut :

INDIKATOR KINERJA

1. **IKK 10.1** - Terlaksananya Sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis
2. **IKK 10.2** Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)
3. **IKK 10.4** - Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan

IKK 10.1

Terlaksananya Sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis

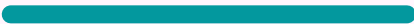


Definisi Indikator

Terlaksananya Sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor pada Pasal 1 Angka 16 didefinisikan Sertifikat Registrasi Uji Tipe yang selanjutnya disingkat SRUT adalah bukti bahwa setiap Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Lengkap, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, yang dibuat, dirakit, dan/atau diimpor memiliki spesifikasi teknis dan unjuk kerja yang sama/sesuai dengan tipe kendaraan yang telah disahkan dan memiliki Sertifikat Uji Tipe. Adapun Perumusan IKK 10.1 sebagai berikut:

Perumusan IKK 10.1

Jumlah Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang terbit dan sesuai pedoman

=  x 100%

Jumlah Permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT)

Terlaksananya Sertifikasi (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan sesuai spesifikasi teknis pada LKIP Tahun 2025 Realisasi adalah 99,99% dari Target pada Tahun 2025 adalah 99,99% maka Realisasi Kinerja untuk Indikator IKK 10.1 adalah sebagai berikut :

(Jumlah Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang terbit dan sesuai pedoman pada TW IV Tahun 2025 / Jumlah Permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) pada Tahun 2025) x 100%

7.269.851 / 7.269.852 x 100% = 99,99%

Realisasi IKK 10.1

99,99%

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Dit. Sarana TJ Tahun 2025

Pada triwulan IV Capaian Jumlah Unit fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai dengan standar internasional (UN-ECE) pada tahun 2024 adalah 8 unit. Jika dibandingkan dengan target Revisi III PK 2024 sebanyak 8 Unit maka capaian kinerja pada tahun 2024 adalah 100%. Dapat di gambarkan dengan grafik di bawah ini.



Analisa Keberhasilan /Kegagalan

Pada tahun 2024 realisasi kegiatan pengadaan pengujian kendaraan bermotor sesuai standarisasi internasional (UN-ECE) sejumlah 8 unit sedangkan target perjanjian kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan yang berjumlah 8 maka capaian indikator pada IKK 07 adalah 100%. Adapun Kegiatan fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE) pada tahun 2024 adalah:

1. **R40** --> (Alat Uji Emisi Gas Buang Sepeda Motor)
2. **R83** --> (Alat Uji Emisi Gas Buang Kategori M dan N GVW<3500kg)
3. **R49** --> (Alat Uji Emisi Gas Buang Engine Heavy Duty)
4. **R100** --> (Alat Uji Kendaraan Listrik Kategori M dan N)
5. **R136** --> (Alat Uji Kendaraan Listrik Kategori L)
6. **R101** --> (Alat Uji Konsumsi Daya, Konsumsi Bahan Bakar, dan Emisi CO2 Kategori M1 dan N1)
7. **R28** --> (Alat Uji Klakson)
8. **R39** --> (Alat Uji Speedometer)

$$\% \text{ Capaian} = 8/8 \times 100 \% = 100\%$$

Capaian Kinerja
TW IV terhadap
Target Kinerja

100%

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Tahun 2020,2021,2022 dan 2023

Perbandingan realisasi kinerja indikator Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE) pada tahun 2020 - 2022 sebanyak 0 %, sedangkan tahun 2023 realisasi kinerja indikator Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE) sebanyak 8 Unit dengan target 8 unit, maka capaian kinerja mencapai 100 %. Pada 2024 realisasi kinerja indikator Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE) sebanyak 8 Unit dengan target sebanyak 8 Unit sehingga capaian kinerja sebesar 100%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2024			Perbandingan Naik Turun	
		Target	Realisasi	Capaian (%)	Target	Realisasi	Capaian (%)	Target	Realisasi	Capaian (%)	2020	2021
SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Jalan												
1	IKK07 - Jumlah Unit Fasilitas Pengujian Kendaraan Bermotor Yang Sesuai Standar Internasional (UN-ECE)	0	0	0%	0	0	0%	8	8	100.00%	naik 100%	naik 100%
No	Indikator Kinerja Kegiatan	Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024			Perbandingan Naik Turun	
		Target	Realisasi	Capaian (%)	Target	Realisasi	Capaian (%)	Target	Realisasi	Capaian (%)	2022	2023
SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Jalan												
1	IKK07 - Jumlah Unit Fasilitas Pengujian Kendaraan Bermotor Yang Sesuai Standar Internasional (UN-ECE)	0	0	0%	8	8	100%	8	8	100.00%	naik 100%	Tetap



Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Target Kinerja Dalam Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

Realisasi kinerja indikator Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE) Tahun 2024 sesiau dengan perjanjian kinerja revisi III Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan sebanyak 8 Unit sedangkan pada renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 Sebanyak 17, untuk lebih jelasnya perbandingan realisasi tahun 2024 terhadap target kinerja dalam Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2020-2024 sebagai berikut.



IKK10.2

Pelaksanaan Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)

Definisi Indikator

IKK 10.2 merupakan Indikator Kinerja Kegiatan yang menerangkan Persentase Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dari Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) yang telah terakreditasi yang ada di Indonesia.

Persentase terlaksananya akreditasi Unit Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) merupakan persentase jumlah kumulatif Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) yang telah terakreditasi milik pemerintah daerah sampai dengan tahun ke n dibandingkan dengan jumlah kabupaten dan kota seluruh Indonesia.

Untuk menghitung capaian indikator Presentase Terlaksananya Uji Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKK10.2 = \frac{\text{Jumlah UPUBKB Kab dan Kota Terakreditasi sampai dengan tahun } n}{\text{Jumlah Kabupaten dan Kota Seluruh Indonesia}} \times 100 \%$$

Menurut data Badan Pusat Statistik terbaru tahun 2023 mengacu pada hasil pendataan rentang tahun 2018-2022, terdapat 416 Kabupaten dan 98 Kota atau total berjumlah **514 Kab/Kota**. Sampai dengan akhir Desember tahun 2025 sebanyak 347 Kab/Kota telah memiliki UPUBKB terakreditasi sehingga Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor pada tahun 2025 adalah sebagai berikut :

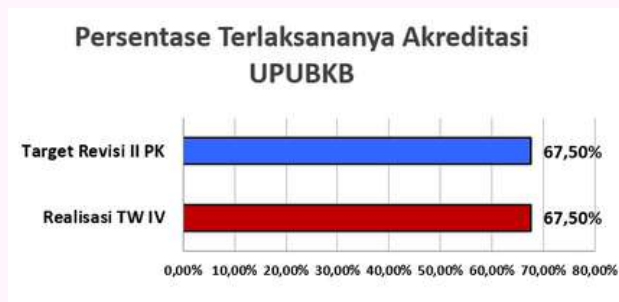
$$IKK10.2 = (347/514) \times 100\% = 67,50\%$$

Realisasi 2025

67,50%

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Dit. Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025

Realisasi Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor pada tahun 2025 adalah **67,51%**. Jika dibandingkan dengan target Revisi III PK sebesar **67,51%** maka pencapaian ini digambarkan pada Grafik Capaian IKK 10.2 Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) Tahun 2025.



Analisa Keberhasilan / Kegagalan

Realisasi dari Indikator Persentase Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) pada tahun 2025 adalah sebesar 67,51%. Capaian kinerja IKK 10.2 pada tahun 2025 terhadap target Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\% \text{ Capaian} = 67.51/67.51 \times 100 \% = 100\%$$

**Capaian Kinerja
Tahun 2025
terhadap Target
Revisi II PK Tahun
2025**

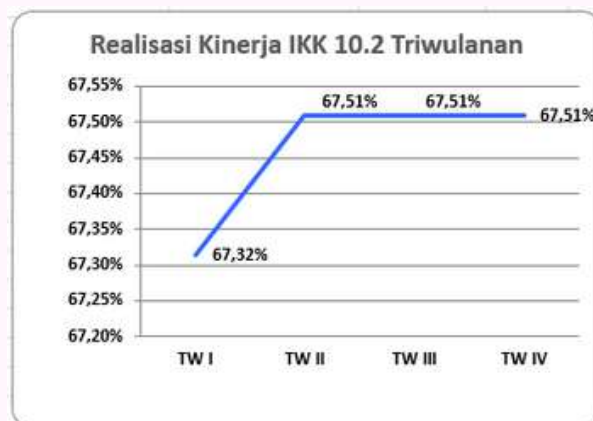
100%

Capaian Persentase Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor tahun 2025 sebesar **100%** dari target Revisi II PK 2025 didukung oleh beberapa faktor diantaranya :

1. Pelaksanaan beberapa kegiatan oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan yaitu akreditasi UPUBKB, monitoring dan evaluasi UPUBKB, perawatan dan pengkalibrasian alat kalibrasi, pencetakan bukti lulus uji, Pencetakan Sertifikat Kalibrasi, Stiker Tanda Kalibrasi dan Sertifikat Akreditasi.
2. Membuat suatu kebijakan dimana Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) yang diijinkan beroperasi harus sudah terakreditasi oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sehingga hal ini memaksa Pemerintah Daerah untuk segera melakukan pembenahan baik dari segi administrasi maupun teknis untuk proses pengajuan permohonan akreditasi UPUBKB.
3. Membuat kebijakan terkait Bukti Lulus Uji Elektronik (BLUe) dimana setiap pengujian sudah tidak lagi menggunakan buku uji dan juga melakukan peningkatan spek daripada BLUe untuk peningkatan kualitas dan level keamanan terutama sistem BLUe Fullcycle yang diharapkan dapat diterapkan di UPUBKB Seluruh Indonesia mulai Januari 2026 dan masa persiapan selama tahun 2025.
4. Pelaksanaan Sertifikasi Akreditasi mengutamakan untuk pengajuan permohonan baru pada saat ini telah dilakukan secara online untuk mempermudah Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) dapat memiliki terakreditasi sehingga dapat ijin untuk beroperasi, sedangkan untuk permohonan perpanjangan Akreditasi masih dilakukan secara offline.

Realisasi Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor pada Tahun 2025 yaitu **67,50%** dengan capaian 100% dari target Revisi II PK Tahun 2025 dengan grafik realisasi Kinerja IKK 10.2 sampai dengan Triwulan IV seperti gambar disamping:

Sasaran Program / Indikator Kinerja Program		
SK 10	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor memenuhi <i>Active</i> dan <i>Passive Safety</i>	
IKK 10.2	Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)	
No	Target/Realisasi/Capaian	QI
1	Target	67,51%
2	Realisasi	67,51%
3	Capaian	100,00%



Adapun anggaran terkait indikator Persentase terlaksananya akreditasi unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor (UPUBKB) tahun 2025 yaitu senilai **Rp. 78.630.788.000,-** namun terkena efisiensi sebanyak **Rp. 62.889.791.000,-** dengan rincian sebagai berikut:

NO	KEGIATAN	PAGU	REALISASI	SISA DANA	BLOKIR	REALISASI (%)
1	Pencetakan Bukti Lulus Uji Berkala	50.600.000.000	6.695.414.550	32.585.450	43.872.000.000	13,23%
2	Pencetakan Bukti Lulus Uji Berkala	4.000.000.000	3.980.465.550	19.534.450	-	99,51%
3	Pencetakan Sertifikat Kompetensi penguji berkala kendaraan bermotor	250.000.000	199.750.050	249.950	50.000.000	79,90%
4	Pencetakan Tanda kualifikasi penguji berkala kendaraan bermotor	200.000.000	99.855.330	144.670	100.000.000	49,93%
5	Pencetakan Sertifikat Kalibrasi, Stiker Tanda Kalibrasi dan Sertifikat Akreditasi	200.000.000	149.284.455	715.545	50.000.000	74,64%
6	Pengadaan Secure Access Module (SAM)	350.000.000	149.812.260	187.740	200.000.000	42,80%
7	Pencetakan Tanda kualifikasi penguji berkala kendaraan bermotor	100.000.000	99.989.364	10.636	-	99,99%
8	Pengkalibrasi Alat Kalibrasi Alat Uji Berkala Kendaraan Bermotor	1.023.000.000	1.020.081.298	2.918.702	-	99,71%
9	Perlengkapan Keselamatan Kerja Personil Pemeriksa Teknis Kendaraan	77.000.000	76.978.500	21.500	-	99,97%
10	Pengadaan Alat Pembaca Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor	200.000.000	200.000.000	-	-	100,00%
11	Pengadaan Alat Pengecekan Bukti Lulus Uji Elektronik	100.000.000	99.844.500	155.500	-	99,84%
12	Standarisasi dan Evaluasi spesifikasi perangkat Bukti Lulus Uji Kendaraan Bermotor	200.000.000	194.820.000	5.180.000	-	97,41%
13	Surveillance ISO Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor	200.000.000	199.940.000	60.000	-	99,97%
14	Peningkatan Sarana SIM PKB Fullcycle pada Alat Uji Non Statis	504.400.000	504.374.981	25.019	-	100,00%
15	Dukungan Pelayanan Uji Berkala Kendaraan Bermotor	481.850.000	481.848.529	1.471	-	100,00%
16	Focus Group Discussion Pelayanan Uji Berkala Kendaraan Bermotor	300.000.000	23.120.000	-	276.880.000	7,71%
17	Akreditasi UPUBKB	797.383.000	61.382.520	480	736.000.000	7,70%
18	Monitoring dan Evaluasi UPUBKB	500.000.000	82.000.000	-	418.000.000	16,40%
19	Uji Kompetensi Tenaga Penguji Kendaraan Bermotor	595.963.000	39.449.396	59.604	556.454.000	6,62%
20	Monitoring dan Evaluasi BLUE	640.000.000	39.738.000	262.000	600.000.000	6,21%
21	Aksi Penanganan ODOL	1.280.735.000	995.060.495	285.674.505	-	77,69%
22	Jasa Konsultasi Standard Mutu Pelayanan Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor	1.000.000.000	-	-	1.000.000.000	0,00%
23	Perawatan dan Pengkalibrasian Alat kalibrasi	1.500.000.000	-	-	1.500.000.000	0,00%
24	Pengadaan Alat Pemeriksaan Laik Fungsi Kendaraan Bermotor Non Statis	10.000.000.000	-	-	10.000.000.000	0,00%
25	Pengadaan Alat Pembaca Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor	660.000.000	-	-	660.000.000	0,00%
26	Peningkatan Kompetensi Petugas Kalibrasi Alat Uji Berkala Kendaraan Bermotor	400.000.000	-	-	400.000.000	0,00%
27	Pembinaan Teknis Penyegaran Penguji Kendaraan Bermotor	387.500.000	-	-	387.500.000	0,00%
28	Pembinaan Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor	396.479.000	-	-	396.479.000	0,00%
29	Pembinaan Teknis Petugas Kalibrasi BPTD	386.479.000	-	-	386.479.000	0,00%
30	Penyusunan NSPK Bidang Uji Berkala	299.999.000	-	-	299.999.000	0,00%
31	Peningkatan Kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor	1.000.000.000	-	-	1.000.000.000	0,00%
TOTAL		78.630.788.000	15.393.209.778	347.787.222	62.889.791.000	19,58%

Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang antara lain :

1. Perlu dilakukannya sosialisasi Akreditasi online kepada BPTD serta Dinas Perhubungan di Seluruh Indonesia tentang proses dan persyaratan yang harus dipenuhi untuk pengajuan permohonan Akreditasi UPUBKB baik permohonan baru maupun perpanjangan.
2. Perlu adanya alokasi anggaran akreditasi UPUBKB yang cukup memadai guna menunjang percepatan proses akreditasi UPUBKB terutama penerapan Sistem BLUE Terintegrasi secara penuh (*Fullcycle*) di seluruh Indonesia. Untuk saat ini Jumlah Kabupaten dan Kota yang ada di Indonesia berjumlah 514 dan baru 347 UPUBKB yang terakreditasi. Hal ini artinya masih ada 167 Kabupaten/Kota yang belum terakreditasi.
3. Perlu dilakukan inventarisir jumlah KBWU yang ada dengan jumlah kendaraan yang diuji sebagai bahan evaluasi guna mendorong kendaraan yang berkeselamatan.

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021, 2022, 2023 dan Tahun 2024

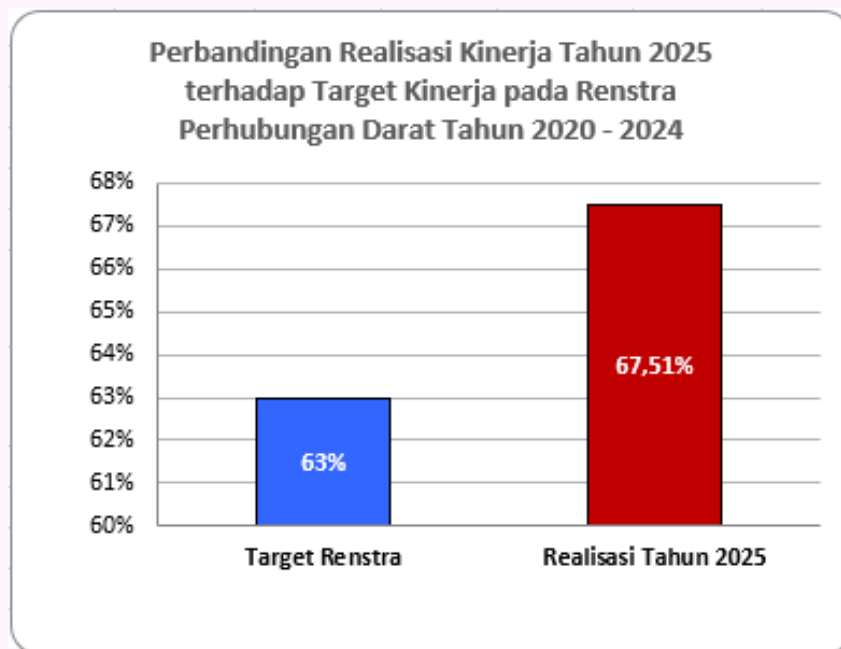
Realisasi Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor pada Tahun 2025 yaitu **67,50%**. Apabila melihat tahun 2024 maka mengalami penurunan namun hal tersebut dikarenakan adanya perubahan rumus perhitungan yang semula menggunakan jumlah seluruh UPUBKB termasuk UPUBKB milik pemerintah daerah dan milik swasta berubah menjadi Jumlah Pemerintah Daerah yang telah melakukan akreditasi UPUBKB. Sehubungan dengan hal tersebut maka IKK 10.2 pada grafik akan terlihat menurun.

No.	Indikator Kinerja Kegiatan	Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024			Tahun 2025		
		Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian
SK 10	Peningkatan Kepatuhan Kendaraan Bermotor memenuhi Active dan Passive Safety															
IKK 10.2	Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB)	60%	60,97%	101,62%	62%	65,43%	105,53%	68%	68,74%	101,09%	69%	69,90%	101,30%	67,51%	67,51%	100,00%



Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2021-2025

Capaian IKK 10.2 terkait Persentase Terlaksananya Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) Tahun 2025 sebanyak 67,51% jika dibandingkan dengan target dalam Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2020 - 2024 sebanyak 63% maka capaian kinerja sebesar 101,3%. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut :



Perbandingan Realisasi Kinerja Standarisasi Pengujian Kendaraan Bermotor Tahun 2024 terhadap Target Kinerja pada Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2020-2024

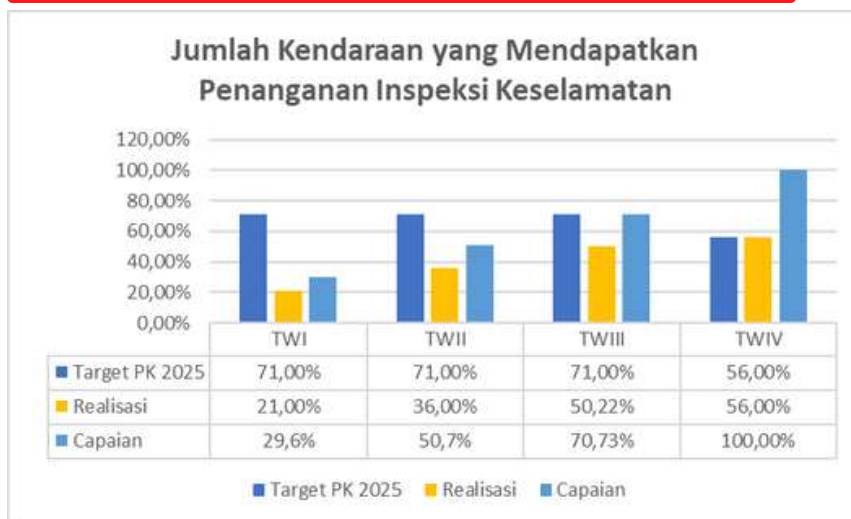
IKK10.4

Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan

Definisi

Rampcheck adalah kegiatan pemeriksaan keselamatan kendaraan bermotor, yang dilakukan oleh petugas berwenang secara langsung di lokasi operasional kendaraan (seperti terminal, pool, jembatan timbang, atau pos pengawasan). Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa kendaraan laik jalan dan memenuhi standar keselamatan, baik dari segi teknis kendaraan, administrasi pengemudi, maupun kepatuhan terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan.

Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025



Realisasi kinerja Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan tahun 2025 sebesar **56,00%** dengan capaian **100,00%** dapat dilihat pada grafik disamping. Penyesuaian Target Perjanjian Kinerja menjadi sebesar **56,00%** persen dilakukan sebagai konsekuensi dari penyesuaian anggaran yang terjadi pada tahun 2025, yang berdampak pada keterbatasan pelaksanaan kegiatan dan berpengaruh terhadap capaian realisasi kinerja. Pada tahun 2025, sebanyak **248.288** kendaraan yang membutuhkan penanganan inspeksi keselamatan telah dilakukan rampcheck. sementara dari total tersebut, sebanyak **138.767** kendaraan dinyatakan sesuai.

Realisasi Kinerja

Persentase Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan persentase perbandingan antara jumlah kendaraan yang dilakukan rampcheck dibanding jumlah kendaraan yang lolos dan mendapatkan izin operasional.

Untuk menghitung capaian indikator Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan digunakan rumus sebagai berikut :

$$\text{IKK10.4} = \frac{\text{Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan audit keselamatan sesuai pedoman}}{\text{Jumlah kendaraan yang membutuhkan penanganan audit keselamatan}} \times 100 \%$$
$$\text{IKK10.4} = \frac{138.767}{248.288} \times 100 \%$$

Realisasi TW IV

56,00%

Realisasi persentase Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan pada Tahun 2025 adalah sebesar **56,00%**. Jika dibandingkan dengan target Revisi II PK sebesar **56,00%**, maka pencapaian ini digambarkan pada Grafik Capaian IKK 9.5 Terlaksananya Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) Tahun 2025.



Capaian Kinerja

Perhitungan capaian indikator kinerja Terlaksananya Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum diperoleh dengan membandingkan persentase realisasi IKK 10.4 dengan persentase target kinerja tahun 2025.

Keberhasilan Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Angkutan Umum (Rampcheck) dilakukan secara masif di seluruh wilayah Indonesia sebagai upaya memastikan pemenuhan standar keselamatan kendaraan dan kelaikan operasional angkutan umum. Kegiatan ini difokuskan pada pemeriksaan aspek teknis kendaraan, kelengkapan administrasi, serta kepatuhan terhadap ketentuan keselamatan, guna menekan potensi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum.

$$\text{IKK9.5} = \frac{\text{Persentase Realisasi IKK 10.4}}{\text{Target Kinerja IKK 10.4 Tahun 2025}}$$

$$\% \text{ Capaian} = (56/56) \times 100\% = 100,00\%$$

Capaian Kinerja
Tahun 2025
terhadap Target
PK Revisi II Tahun
2025

100,00%

Analisa Keberhasilan/Kegagalan

Dasar Hukum

- 1.Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2.Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
- 3.Peraturan Menetri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraann Bermotor;
- 4.Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2574/AJ/403/DRJD/2017 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas Keselamatan Lalu Lintass dan Angkutan Jalan.

Kronologi Target

NO	BULAN	TAHUN	JUMLAH RAMPCHECK	IZIN OPERASIONAL	DILARANG OPERASIONAL	PERINGATAN/PERBAIKI	TILANG/DILARANG OPERASIONAL
1	JANUARI	2024	23.037	17.488	1.007	3.222	1.320
2	FEBRUARI	2024	17.188	12.235	1.036	2.516	1.401
3	MARET	2024	19.172	12.719	1.219	3.666	1.568
4	APRIL	2024	18.557	11.515	1.182	3.101	2.759
5	MEI	2024	16.025	11.101	519	2.934	1.471
6	JUNI	2024	17.014	11.612	648	3.115	1.639
7	JULI	2024	16.563	11.062	735	3.395	1.371
8	AGUSTUS	2024	15.354	9.982	681	3.448	1.243
9	SEPTEMBER	2024	15.787	10.251	800	3.542	1.194
10	OKTOBER	2024	16.049	11.010	819	3.168	1.052
11	NOVEMBER	2024	23.841	15.430	2.020	4.214	2.177
12	DESEMBER	2024	28.120	17.273	2.650	5.018	3.179
TOTAL			226.707	151.678	13.316	41.339	20.374

Berdasarkan proyeksi data pelaksanaan rampcheck yang dapat diakses melalui mitra darat dan diperoleh data sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Capaian 2024} &= \frac{\text{Jumlah kendaraan Angkutan Umum yang mendapatkan izin operasional 2024}}{\text{Jumlah kendaraan yang dilakukan rampcheck tahun 2024}} \times 100\% \\ &= \frac{151.678}{226.707} \times 100\% = 66,90\% \end{aligned}$$

Adapun data pertumbuhan kendaraan angkutan umum berdasarkan data Korlantas Polri sebagai berikut:

No	Jenis	Satuan	2020	2021	2022	2023	2024
1	Mobil Bus	Unit	267.371	273.677	278.023	283.866	294.211
2	Mobil Barang	Unit	5.514.071	5.680.500	5.896.976	6.141.268	6.289.752
Total			5.781.442	5.954.177	6.174.999	6.425.134	6.583.963
Persentase Pertumbuhan Kendaraan			0%	2,99%	3,71%	4,05%	2,47%
Rata-Rata Pertumbuhan Kendaraan			3,30%				

Sumber: Korlantas POLRI

Berdasarkan data pertumbuhan kendaraan angkutan umum periode 2020 - 2024, didapatkan rata-rata pertumbuhan kendaraan angkutan umum per tahun sebesar 3,30%. Sehingga ditetapkan proyeksi target Peningkatan Keselamatan Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck) dengan kenaikan 3,30% per tahun sebagai berikut:

TAHUN	OUTPUT	IMO	PERSENTASE
2024 (Based Data)	226.707	151.678	66,90%
2025	234.188	164.412	70,20%
2026	241.917	177.820	73,50%
2027	249.900	191.935	76,80%
2028	258.146	206.788	80,10%
2029	266.665	222.412	83,40%

Pada tahun 2024, target jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan mengalami penyesuaian sesuai dengan kondisi di lapangan. Penyesuaian tersebut dilakukan dengan mempertimbangkan dinamika pelaksanaan kegiatan, keterbatasan sumber daya, serta hasil evaluasi terhadap capaian inspeksi yang telah direalisasikan sehingga ditentukan target sebesar **56,00%**. Meskipun terjadi penyesuaian target, pelaksanaan inspeksi keselamatan tetap dilaksanakan secara konsisten dan terfokus pada kendaraan berisiko tinggi, khususnya angkutan umum dan angkutan barang. Pendekatan ini diharapkan mampu menjaga efektivitas pelaksanaan rampcheck serta tetap mendukung peningkatan tingkat kepatuhan terhadap standar keselamatan kendaraan dan penurunan risiko kecelakaan lalu lintas.

Faktor Keberhasilan

Adapun hal hal yang mendukung tercapainya target kinerja diatas antara lain :

- 1.Dukungan pembiayaan yang cukup memungkinkan pelaksanaan rampcheck secara rutin dan menyeluruh, termasuk pengadaan peralatan pemeriksaan dan operasional petugas di lapangan;
- 2.Penetapan keselamatan lalu lintas sebagai program strategis nasional memperkuat komitmen pemerintah pusat dan daerah dalam mendukung pelaksanaan rampcheck secara terencana dan berkesinambungan;
- 3.Ketersediaan dan kompetensi petugas penguji profesional, terlatih, dan tersertifikasi menjadi faktor kunci dalam menjamin kualitas pelaksanaan rampcheck sesuai standar;
- 4.Kerja sama dan koordinasi lintas sektor Kolaborasi dengan Polri, Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten/Kota, dan instansi terkait lainnya memperkuat efektivitas pengawasan di lapangan;
- 5.Penyediaan dan pemanfaatan peralatan rampcheck yang modern dan memadai;
- 6.Pelaksanaan rampcheck pada momen strategis. Pelaksanaan rampcheck yang intensif menjelang angkutan Lebaran, Natal, dan Tahun Baru (Nataru) serta di lokasi rawan kecelakaan berdampak signifikan terhadap jumlah kendaraan yang diperiksa.

Faktor Kendala

Adapun beberapa kendala dalam mencapai target kinerja IKK 10.4 antara lain :

- 1.Keterbatasan anggaran operasional, Keterbatasan anggaran menyebabkan jangkauan dan frekuensi rampcheck menjadi terbatas, khususnya di daerah terpencil atau dengan volume lalu lintas tinggi;
- 2.Terbatasnya jumlah dan sebaran petugas pemeriksa yang kompeten. Tidak semua daerah memiliki petugas rampcheck yang cukup dan bersertifikat, sehingga pelaksanaan inspeksi tidak dapat dilakukan secara merata dan optimal di seluruh wilayah;
- 3.Kurangnya peralatan pemeriksaan yang memadai dan modern. Beberapa unit pelaksana masih mengandalkan peralatan manual atau usang, sehingga mengurangi efektivitas dan kecepatan pemeriksaan terhadap kendaraan yang jumlahnya banyak;
- 4.Belum optimalnya integrasi data dan pelaporan. Sistem informasi rampcheck yang belum sepenuhnya terintegrasi menyebabkan kesulitan dalam memantau realisasi capaian secara real time, serta menghambat evaluasi dan tindak lanjut hasil pemeriksaan.

Realisasi Anggaran

Adapun anggaran terkait indikator Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan tahun 2025 sebagai berikut:

NO	KEGIATAN	PAGU	REALISASI	CAPAIAN
1	Pencetakan Stiker Rampcheck Lebaran	Rp100.000.000	Rp0	0%
2	Pencetakan Stiker Rampcheck Natal dan Tahun Baru	Rp300.000.000	Rp99.900.000	33%
3	Pengadaan Alat Audit dan Inspeksi Keselamatan Lalu	Rp1.205.000.000	Rp1.204.899.000	100%
4	Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Rp561.720.000	Rp561.617.125	100%
5	Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan	Rp515.000.000	Rp214.899.392	42%
6	Monitoring Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Rp567.865.000	Rp306.876.400	54%
TOTAL		Rp3.249.585.000	Rp2.388.191.917	73%

Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas dan mencapai target jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan (*Rampcheck*) secara optimal, diperlukan serangkaian upaya strategis dan terukur. Adapun langkah-langkah yang perlu dilakukan di masa mendatang meliputi:

- 1. Peningkatan Frekuensi dan Jangkauan Rampcheck;
- 2. Penguatan Kolaborasi Lintas Sektor;
- 3. Pemanfaatan Teknologi Digital;
- 4. Peningkatan Kapasitas dan Kompetensi Petugas;
- 5. Peningkatan Kesadaran Pengusaha dan Pengemudi;
- 6. Penguatan Sistem Pengawasan dan Evaluasi.

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025 – 2029

Realisasi kinerja Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan pada tahun 2025 sebesar **56,00%** jika dibandingkan dengan target kinerja pada Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar **56,00%**, maka capaian kinerja mencapai **100%**. Sementara jika dibandingkan dengan target renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 sebesar **70,20%** maka capaiannya sebesar **79,77%**.

Sepanjang tahun 2025, dilakukan penyesuaian target Output dan Indikator Kinerja Utama (IMO) terhadap Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. Penyesuaian tersebut dilakukan sebagai respons terhadap dinamika pelaksanaan program dan kegiatan, perkembangan realisasi capaian kinerja, serta penyesuaian kebijakan dan ketersediaan anggaran.

Penyesuaian ini bertujuan untuk menjaga keterkaitan antara perencanaan dan pelaksanaan agar tetap realistis, terukur, dan selaras dengan arah kebijakan strategis Direktorat, tanpa mengurangi komitmen terhadap pencapaian sasaran keselamatan transportasi jalan. Dengan demikian, target kinerja yang ditetapkan diharapkan tetap mencerminkan kondisi aktual serta mampu mendukung peningkatan efektivitas dan akuntabilitas pelaksanaan program.

Target Tahun 2025 Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan pada Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 sebesar **70,20%**. Realisasi tahun 2025 sebesar 56% sehingga:





IKK12

Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi SALUD dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Definisi Indikator

Untuk menghitung capaian indikator Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan digunakan rumus sebagai berikut:

$$IKK12 = \frac{\text{Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan pada tahun N}}{\text{Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan pada tahun N}}$$

Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Pada Revisi II Perjanjian Kinerja Dit. Sarana Transportasi Jalan Tahun 2025

Pelaksanaan Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 telah dilaksanakan di beberapa daerah dan sampai dengan Desember 2025 sebanyak 3.785 peserta



Analisa Keberhasilan / Kegagalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan memiliki tugas melaksanakan Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. sehingga pada tahun 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan melaksanakan beberapa kegiatan sebagai berikut

No	Kegiatan	Jumlah Peserta
Diseminasi, Edukasi dan Sosialisasi Keselamatan Jalan		
1	Sarana Mengajar (Sosialisasi Keselamatan Jalan Anak Usia Dini)	1455
2	Kajian Bareng Mitra Pengemudi (KABAR) PT. Grab Indonesia	200
3	Safety and Beauty Riding	100
4	Ev-Move Funwalk Kolaborasi Ditjen Hubdat x BYD Indonesia	150
5	Program "LINTAS" (Literasi Keselamatan Transportasi) Kolaborasi UNICEF	50
6	Kegiatan Diseminasi Game Edukasi "Hati Hati di Jalan dan di Air"	24
7	Edukasi Keselamatan Jalan "Hub Edu Play" kolaborasi dengan Biro Komunikasi dan Informasi Perhubungan (BKIP)	150
8	Edukasi dan Sosialisasi Melalui Kuiz Jumat (KUMAT) Keselamatan Jalan	535
Pelatihan dan Bimbingan Teknis		
1	Bimbingan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan	183
2	Bimbingan Teknis Sumber Daya Manusia Pengemudi Angkutan Barang Umum Tahun 2025 Kolaborasi dengan PT. Peduli Lestari Indonesia	28
3	Bimbingan Teknis Dan Kompetisi Pengemudi Angkutan Barang Umum Tahun 2025 Kolaborasi dengan PT. Gaya Makmur Mobil	30
4	Safety and Defensive Driving Pengemudi Angkutan Orang Kolaborasi dengan PO Bagong Dekaka Makmur	44
5	Bimbingan Teknis Safety dan Defensive Driving Awak Angkutan Orang Kolaborasi dengan PT. Sinar Jaya	38
6	Pelatihan Safety Riding Kepada Anak Usia Remaja	80
7	Short Course Fasilitator Keselamatan Jalan Anak Usia Dini	718
TOTAL		3785

Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2025 triwulan IV adalah sebanyak **3.785 orang**. Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2025 Triwulan IV terhadap target Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2025 adalah sebesar:

Realisasi Tahun 2025

3.785
Orang

Capaian Kinerja 2025 terhadap Target Kinerja

1. Kampanye Keselamatan LLAJ : **100%**
2. Pelaksanaan SALUD : **109,63%**
3. Tindak Lanjut Kemitraan : **100%**

Adapun anggaran terkait Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2025 sebagai berikut :

Nama Kegiatan	Pagu	Realisasi	Persentase
Pelaksanaan Pekan Nasional Keselamatan Jalan	4.000.000.000	0	0%
Pengadaan Bahan Sosialisasi dan Edukasi Keselamatan Jalan	206.150.000	174.395.000	84,60%
Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Sosial dan Digital	650.000.000	0	0%
sosialisasi keselamatan melalui media luar ruang	150.000.000	0	0%
Sosialisasi dan Pembinaan Keselamatan bagi Pelajar	100.000.000	99.927.750	99,93%
Dukungan Pelaksanaan Kegiatan Aksi Keselamatan Berkendara	50.000.000	49.988.850	99,98%
Program Aksi Keselamatan Berkendara	500.007.000	0	0%
Kegiatan Off Air Keselamatan Transportasi Darat	975.511.000	39.690.000	4,07%
Peningkatan kapasitas pelajar peduli keselamatan	419.574.000	0	0%
Penyusunan Pedoman Teknis Bidang Kemitraan dan Promosi	246.762.000	0	0%
AKAP	337.436.000	0	0%
Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD)	300.000.000	192.945.750	64,32%
Pembinaan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah	451.683.000	0	0%
Koordinasi Pelaksanaan Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD)	333.955.000	0	0%
Penyusunan, Pembuatan Konten Kreatif dan ILM	400.000.000	0	0%
Penyusunan dan Pembuatan Animasi Zeta	200.000.000	0	0%
Pengadaan Materi Bidang Keselamatan dan Sarana Transportasi Jalan	200.000.000	179.770.000	89,89%
Pengadaan Dukungan Perlengkapan Pada Masa Angkutan Lebaran	150.000.000	100.000.000	66,67%
Pengadaan Perlengkapan Keselamatan Berkendara	200.000.000	125.000.000	62,50%
Pengadaan Peralatan Pengelolaan Media Sosial, Media Digital dan Publikasi	99.900.000	99.855.600	99,96%
Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Deseminasi dan Kemitraan Keselamatan	438.532.000	317.413.135	72,38%
Perencanaan, Pendampingan dan Pelaksanaan Pekan Keselamatan Daerah	271.850.000	0	0%
Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan Keselamatan	311.320.000	73.647.000	23,66%
Koordinasi Pelaksanaan Pelajar Pelopor Di Daerah	243.623.000	0	0%
Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Visit	400.000.000	0	0%
Pembuatan Materi Komunikasi Publik dalam rangka pengendalian ODOL dan peningkatan aspek keselamatanberkendara	248.640.000	248.532.300	99,96%

Upaya Untuk Meningkatkan Capaian di Masa yang Akan Datang

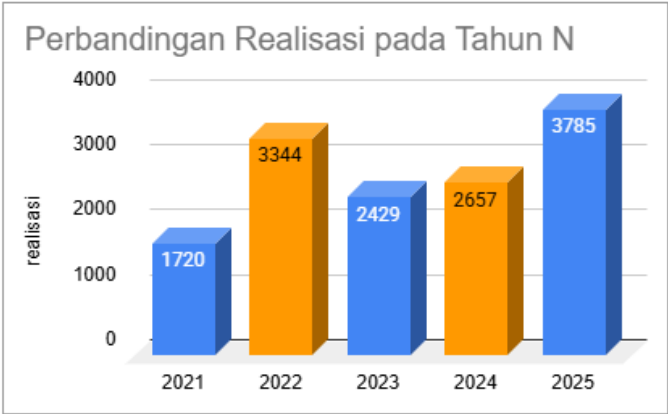
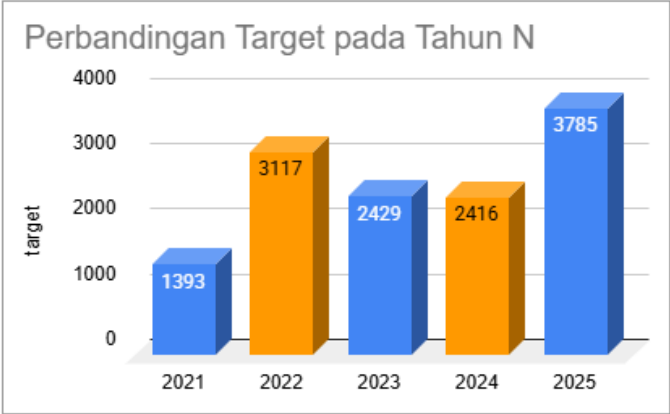
1	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini
2	Review Modul Materi Keselamatan Jalan Usia Dini, Dasar , dan Menengah
3	Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Sosial dan Digital
4	Pengadaan bahan sosialisasi dan edukasi keselamatan jalan
5	Pembinaan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan
6	Pembinaan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah
7	Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan Keselamatan
8	Sosialisasi ZOSS dan RASS Keselamatan Jalan
9	Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan Jalan Tingkat Nasional
10	Perencanaan, Pendampingan dan Pelaksanaan Pekan Keselamatan Daerah
11	Kegiatan Off Air Keselamatan Transportasi Darat
12	Koordinasi Pelaksanaan Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD)
13	Sosialisasi Keselamatan Jalan Anak Usia Dini
14	Penyusunan Pedoman Teknis Bidang Kemitraan dan Promosi
15	Sosialisasi Komunitas Masyarakat Sadar Keselamatan (KMSK)

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021, 2022, 2023 dan 2024

Realisasi kinerja Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2025 sebesar **3.785 orang**. Jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2024 dalam Revisi Perjanjian Kinerja sebesar **2.416 orang** maka capaian kinerja mencapai **156,66%**. Sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2023 capaian kinerja Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan sebesar **2.429 orang** dengan target pada Perjanjian Kinerja **2.429 orang** maka capaian kinerja mencapai **100%**. Jadi capaian kinerja naik sebesar **56,66%** pada tahun 2025, untuk rincian capaian dari Tahun 2021 sampai Tahun 2025 dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

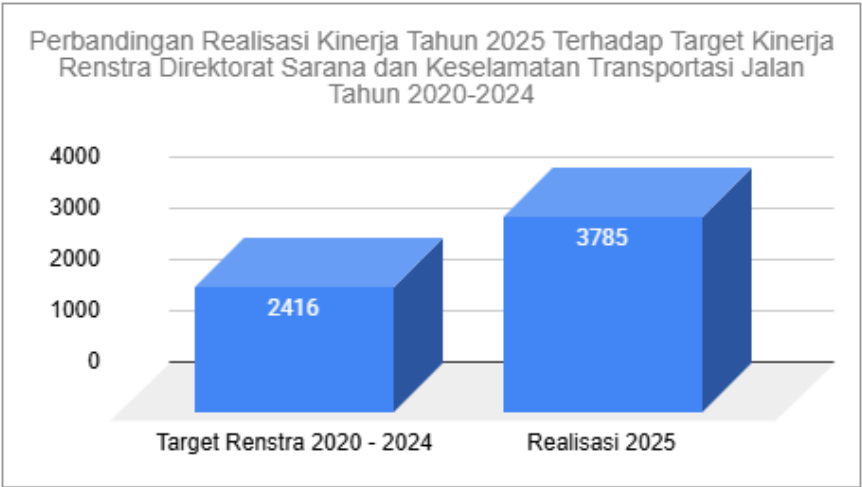
No	Indikator Kinerja Kegiatan	Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Perbandingan Naik Turun	
		Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	2021	2022
SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Jalan												
1	IKK12 - Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2025	1393	1720	123%	3117	3344	107%	2429	2429	100%	Turun 31,81%	Naik 2,69%

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Tahun 2024			Tahun 2025						Perbandingan Naik Turun	
		Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	2023	2024
SK4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Jalan												
1	IKK12 - Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2025	2416	2657	109,98%	3785	3785	100%				Naik 9,98%	Naik 56,66%



Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

Capaian IKK12 Jumlah Orang yang mengikuti Kampanye Keselamatan LLAJ, Sosialisasi Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD) dan Tindak Lanjut Kemitraan di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2025 sebesar **3.785 orang** jika dibandingkan dengan target dalam Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan untuk tahun 2024 sebesar **2.416 orang** maka capaian kinerja mencapai **156,66%**. Pencapaian ini digambarkan pada gambar berikut:





SK11

Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan

Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan salah satu direktorat di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mempunyai peran strategis dalam menurunkan jumlah titik konflik lalu lintas jalan. Adapun indikator untuk mengukur capaian sasaran tersebut adalah sebagai berikut :

INDIKATOR KINERJA

1. **IKK 11.2** - Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman
2. **IKK 11.3** - Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman
3. **IKK 11.4** - Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlintasan sebidang

IKK11.2

Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman

Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) adalah ruas jalan atau titik tertentu pada jaringan jalan yang memiliki frekuensi dan tingkat kecelakaan lalu lintas tinggi, baik dari segi jumlah kejadian, jumlah korban jiwa, korban luka, maupun kerusakan kendaraan. Lokasi-lokasi ini menjadi perhatian utama dalam kebijakan keselamatan transportasi jalan karena berpotensi terus menimbulkan kerugian sosial dan ekonomi jika tidak segera ditangani.

Definisi Indikator

Keberhasilan pencapaian Sasaran Kegiatan Meningkatnya Keselamatan Lalu Lintas Jalan pada IKK11.2 Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dapat dilihat pada tabel di samping ini

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM				
SK11	Menurunnya Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan			
IKK11.2	Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman			
Target/Realisasi/Capaian	TW I	TWII	TWIII	TWIII
Target	10%	10%	10%	100%
Realisasi	0	0	0	100%
Capaian	0%	0%	0%	100%

Indikator Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman adalah Indikator Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman merupakan tolok ukur pelaksanaan upaya peningkatan keselamatan jalan melalui penanganan lokasi-lokasi dengan tingkat kecelakaan tinggi. Penanganan dilakukan berdasarkan hasil analisis data kecelakaan serta mengacu pada pedoman teknis yang berlaku, guna menurunkan tingkat risiko kecelakaan dan fatalitas di lokasi tersebut.

Perbandingan Realisasi dan Target Perjanjian Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun tahun 2025 Realisasi Jumlah Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman adalah sebanyak **100%**. Berdasarkan target indikator kinerja renstra tahun 2025, ditargetkan sebanyak **446 (empat ratus empat puluh enam)** Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman.

Target lokasi rawan kecelakaan yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman dilakukan penyesuaian dengan mempertimbangkan ketersediaan anggaran yang tersedia. Target awal yang ditetapkan sebesar **10%**, dengan memperhitungkan kebijakan efisiensi anggaran yang diterapkan sepanjang tahun 2025. Namun demikian, seiring dengan perkembangan pelaksanaan kegiatan dan optimalisasi sumber daya pada tahun 2026, realisasi penanganan lokasi rawan kecelakaan mengalami peningkatan. Berdasarkan hasil pelaksanaan kegiatan, tercatat sebanyak **446** lokasi rawan kecelakaan telah mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman.

Realisasi penanganan LRK tahap 1 dan 2 berdasarkan relaksasi anggaran yang dilakukan dengan kondisi penanganan lokasi rawan kecelakaan berada pada Direktorat Lalu Lintas Jalan sebanyak **287 (dua ratus delapan puluh tujuh)** lokasi LRK yang tertangani. Sementara, relaksasi anggaran tahap 3 setelah penyesuaian tusi berdasarkan PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata laksana Kementerian Perhubungan bahwa penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan berada pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Jalan, telah dilakukan penanganan sebanyak **159 (seratus lima puluh sembilan)** lokasi sehingga total **446 (empat ratus empat puluh enam)** lokasi rawan yang tertangani.



Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025 Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Realisasi persentase Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman pada Tahun 2025 adalah sebesar 100,00%. Jika dibandingkan dengan target PK sebesar 100%, maka pencapaian ini digambarkan pada Grafik Capaian IKK 10.2 Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman Tahun 2025 sebagai berikut :



Catt. Baseline Tahun 2024 dengan Jumlah Total pembangunan sebanyak 308 Lokasi

Realisasi Kinerja

Keberhasilan pencapaian Sasaran Kegiatan 11 Menurunnya Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKK 11.2 Jumlah Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman dapat dilihat pada tabel berikut :

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM				
SK11	Menurunnya Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan			
IKK11.2	Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman			
Target/Realisasi/Capaian	TW I	TWII	TWIII	TWIII
Target	10%	10%	10%	100%
Realisasi	0	0	0	100%
Capaian	0%	0%	0%	100%

Rumus Realisasi IKK11.2

$$\begin{aligned} \text{IKK11.2} &= \frac{\text{Jumlah lokasi rawan kecelakaan yang mendapatkan intervensi penanganan}}{\text{Jumlah lokasi rawan kecelakaan yang membutuhkan penanganan}} \times 100 \% \\ &= \frac{446}{446} \times 100 \% \end{aligned}$$

Realisasi 2025

100%

Capaian Kinerja

Perhitungan capaian indikator kinerja Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman diperoleh dengan membandingkan persentase realisasi IKK11.2 dengan persentase target kinerja tahun 2025.

Berdasarkan target indikator kinerja renstra tahun 2025, ditargetkan sebanyak **446 (empat ratus empat puluh enam)** lokasi rawan kecelakaan yang mendapatkan intervensi penanganan.

Berdasarkan target indikator kinerja renstra tahun 2025, ditargetkan sebanyak **446 (empat ratus empat puluh enam)** lokasi rawan kecelakaan yang mendapatkan intervensi penanganan. Pencapaian IKK 11.2 hingga akhir Desember 2025 yaitu sebanyak **446 (empat ratus empat puluh enam)** lokasi yang telah dilakukan penanganan lokasi rawan .

$$\text{IKK11.2} = \frac{\text{Persentase Realisasi IKK11.2}}{\text{Target Kinerja IKK 11.2 Tahun 2025}}$$

$$\% \text{ Capaian} = (100/100) \times 100\% = 100,00\%$$

Capaian Kinerja
Tahun 2025
terhadap Target
PK Revisi II Tahun
2025

100,00%

Analisa Keberhasilan / Kegagalan

Dasar Hukum

- 1.Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2.Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas;
- 3.Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan;
- 4.Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan;
- 5.Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2023 tentang Alat Penerangan Jalan;
- 6.Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 67 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan

Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Dalam rangka mendukung pencapaian tujuan strategis Ditjen Perhubungan Darat dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, telah ditetapkan target tahunan penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) dalam Rencana Strategis (Renstra) tahun 2025–2029 (lihat table dibawah). Adapun jumlah total lokasi yang telah diinventarisasi sebagai Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) berdasarkan SID mencapai 1.100 lokasi, dengan jumlah titik blackspot sebanyak 2.931 titik.

LRK	TARGET	
2025	10%	34
2026	92%	523
2027	94%	550
2028	96%	558
2029	98%	577

Adapun penanganan lokasi rawan kecelakaan diampuh oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan sampai dengan terbitnya Permenhub No. PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. dengan Relaksasi Tahap I dan II diampuh oleh Direktorat Lalu Lintas dengan total **287 (dua ratus delapan puluh tujuh)** lokasi rawan kecelakaan yang tertangani. sementara, relaksasi tahap III diampuh oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan transportasi Jalan dengan total **159 (seratus lima puluh sembilan)** lokasi rawan kecelakaan yang tertangani. Berdasarkan kondisi tersebut, dilakukan penyesuaian target menjadi **100% (seratus pesen)**

Faktor Keberhasilan

Adapun hal-hal yang mendukung tercapainya target kinerja di atas antara lain :

- 1.Dilakukan buka blokir anggaran penanganan lokasi rawan kecelakaan tahun anggaran 2025;
- 2.Dilakukannya prioritisasi penanganan lokasi rawan kecelakaan berdasarkan RPJMN 2025-2029;
- 3.Dukungan aktif Unit Pelaksana Teknis di daerah, khususnya Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dalam pelaksanaan penanganan lokasi rawan kecelakaan, sehingga cakupan dan efektivitas penanganan dapat ditingkatkan;

Faktor Kegagalan

Adapun hal hal yang menyebabkan belum tercapainya target kinerja diatas antara lain :

- Tingginya jumlah dan sebaran lokasi rawan kecelakaan yang membutuhkan penanganan, sementara kapasitas sumber daya yang tersedia, baik anggaran maupun SDM pelaksana, masih terbatas;
- Kondisi geografis dan karakteristik lokasi tertentu yang memerlukan penanganan teknis khusus dan waktu pelaksanaan yang lebih panjang;
- Adanya kebutuhan penyesuaian terhadap prioritas penanganan berdasarkan hasil evaluasi dan perkembangan data kecelakaan terbaru.

Realisasi Anggaran

Realisasi anggaran Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 hingga Desember 2025 telah terealisasi sebanyak **Rp0** dari total Pagu sebesar **Rp545.306.000** atau sebesar **0%**.

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
1	Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	Rp351.908.000	Rp0	0%	Efisiensi Anggaran
2	Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan harmonisasi RUNK	Rp193.398.000	Rp0	0%	Efisiensi Anggaran
Total		Rp545.306.000	Rp0	Rp0	

Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang antara lain :

- 1.Mendorong penguatan perencanaan dan penganggaran penanganan lokasi rawan kecelakaan secara lebih terintegrasi dan berkelanjutan, termasuk penyusunan prioritas tahunan berbasis risiko dan ketersediaan anggaran;
- 2.Meningkatkan peran dan kapasitas Unit Pelaksana Teknis di daerah, khususnya Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dalam pelaksanaan, pemantauan, dan pelaporan penanganan lokasi rawan kecelakaan;
- 3.Mendorong peningkatan komitmen dan partisipasi pemerintah daerah dalam penanganan lokasi rawan kecelakaan melalui sinkronisasi perencanaan, penganggaran, dan pelaksanaan program keselamatan jalan.

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025 – 2029

Realisasi kinerja Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman pada tahun 2025 sebesar **100%** jika dibandingkan dengan target kinerja pada Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar **100%**, maka capaian kinerja mencapai **100%**. capaian ini berdasarkan penyesuaian Target IMO dan Target Output dimana terdapat 446 lokasi rawan kecelakaan yang mendapatkan intervensi penanganan.

Sepanjang tahun 2025, dilakukan penyesuaian target Output dan Indikator Kinerja Utama (IMO) terhadap Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. Penyesuaian tersebut dilakukan sebagai respons terhadap dinamika pelaksanaan program dan kegiatan, perkembangan realisasi capaian kinerja, serta penyesuaian kebijakan dan ketersediaan anggaran.

Target Tahun 2025 Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman pada Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 sebesar **91,70%**, sementara realisasi pada tahun 2025 sebesar **100,00%** sehingga:

Realisasi 2025

$$IKK9.5 = (100/91,70) \times 100\% = 109,05\%$$



IKK11.3

Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman

REALISASI 2025

5

CAPAIAN KINERJA

100,00%

Definisi Indikator

Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman merupakan jumlah lokasi yang terdapat Pembangunan ZOSS, RASS dan Batas Kecepatan di jalan nasional. Zona Selamat Sekolah (ZoSS) adalah bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa kegiatan pemberian prioritas Keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki pada kawasan sekolah.

Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) adalah bagian kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penyediaan sarana dan prasarana angkutan dengan pengendalian lalu lintas dan penggunaan jaringan jalan, serta penggunaan sarana dan prasarana angkutan sungai danau dari lokasi permukiman menuju sekolah.

Batas kecepatan adalah aturan yang sifatnya umum dan/atau khusus untuk membatasi kecepatan yang lebih rendah karena alasan keramaian, disekitar sekolah, banyaknya kegiatan di sekitar jalan, penghematan energi ataupun karena alasan geometrik jalan.

Perbandingan Realisasi dan Target Perjanjian Kinerja Revisi II Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025

Perbandingan Realisasi dan Target Perjanjian Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan tahun 2025 Realisasi Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman tahun 2025 adalah sebanyak **5 (lima)**. Berdasarkan target indikator kinerja renstra tahun 2025, ditargetkan sebanyak **5 (lima)** lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman. Persentase realisasi lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlintasan sebidang yaitu :



Realisasi Kinerja

Keberhasilan pencapaian Sasaran Kegiatan 11 Menurunnya Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada IKK 11.3 Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dapat dilihat pada tabel berikut :

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM					
SK11	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan				
IKK11.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Satuan: Persentase			
Target/Realisasi/Capaian		TWI	TWII	TWIII	TWIV
Target		10%	10%	10%	100%
Realisasi		0%	0%	0%	100%
Capaian		0,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Sumber: Data pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZOSS), Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan Batas Kecepatan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Capaian Kinerja

Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman sampai dengan tahun 2025 Triwulan IV adalah sebanyak 5 (lima) lokasi. Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator umlah Lokasi yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Perlintasan Sebidang Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar 100%. Dengan perhitungan rumus sebagai berikut:

$$\frac{\text{Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman}}{\text{Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan}} \times 100\%$$

% Capaian = (5/5) x 100% = 100,00%

Capaian Kinerja Tahun 2025 terhadap Target Kinerja

100,00%

Capaian Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman tahun 2025 sebesar 100,00% dari target Perjanjian Kinerja 2025.

Analisa Keberhasilan / Kegagalan

Dasar Hukum

Dalam rangka mencapai keberhasilan Indikator Kinerja Kegiatan Jumlah fasilitas keselamatan ZoSS, RASS dan Batas Kecepatan adalah jumlah fasilitas keselamatan yang telah terbangun di jalan nasional Direktorat Sarana Transportasi Jalan mengacu pada aturan:

- 1. PM 111 Tahun 2012 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan;
- 2. PM 16 tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS);
- 3. SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS).

Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Pada tahun 2025, terdapat **3 (tiga)** Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), yaitu BPTD Kelas II Aceh, BPTD Kelas II Banten, dan BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur, yang memperoleh alokasi anggaran pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dengan total sebanyak **23 (dua puluh tiga)** titik lokasi pembangunan. Sementara itu, kebutuhan pembangunan ZoSS untuk periode tahun 2026–2029 disusun dan disesuaikan dengan kerangka pendanaan dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dengan target awal yang ditetapkan sebesar **10%**. Namun demikian, seiring berjalannya Tahun Anggaran 2025, alokasi anggaran pembangunan ZoSS pada BPTD Kelas II Aceh, BPTD Kelas II Banten, dan BPTD Kelas II Nusa Tenggara Timur mengalami pemblokiran, sehingga kegiatan pembangunan ZoSS pada lokasi-lokasi tersebut tidak dapat dilaksanakan.

Dalam rangka menjaga keberlanjutan pelaksanaan program dan capaian kinerja, BPTD Kelas II Sumatera Barat melakukan realokasi anggaran untuk pembangunan ZoSS pada **5 (lima)** titik lokasi. Dengan adanya penyesuaian tersebut, target pembangunan ZoSS diselaraskan dengan realisasi yang dapat dilaksanakan, sehingga capaian kinerja tetap dapat ditetapkan sebesar **100%** terhadap target yang telah disesuaikan.

Faktor Keberhasilan

Keberhasilan tercapainya Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dipengaruhi oleh:

1. Ketersediaan data dan identifikasi lokasi prioritas yang akurat;
2. Kesesuaian intervensi dengan pedoman teknis;
3. Dukungan realokasi anggaran;
4. Pemantauan dan evaluasi secara berkala;
5. Peningkatan kesadaran dan edukasi masyarakat.

Faktor keberhasilan dalam tercapainya jumlah lokasi intervensi manajemen kecepatan tidak hanya ditentukan oleh kuantitas target, tetapi juga oleh kualitas implementasi, kesesuaian teknis, dukungan kelembagaan, serta dampak nyata terhadap perilaku berlalu lintas dan penurunan kecelakaan.

Faktor Kegagalan

Faktor belum tercapainya keberhasilan Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman yaitu pada saat ini terdapat efisiensi anggaran pembangunan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan Batas Kecepatan. Faktor yang mempengaruhi pembangunan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan bukan disebabkan oleh lemahnya perencanaan, melainkan merupakan dampak dari efisiensi anggaran yang diberlakukan secara nasional, serta beberapa hambatan teknis dan koordinatif di lapangan.

Realisasi Anggaran

Adapun realisasi anggaran terkait Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 Triwulan IV telah terealisasi sebanyak **Rp.49.950.000** dari total Pagu sebesar **Rp.654.052.000** atau sebesar 7,08%.

No	Kegiatan	Pagu	Realisasi	%	Keterangan
1	Monitoring dan Evaluasi Zoss, Rass, Taman Edukasi dan Implementasi Batas Kecepatan	Rp348.422.000	Rp0	0,00%	
2	Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan	Rp356.630.000	Rp49.950.000	14,01%	
Total		Rp705.052.000	Rp49.950.000	7,08%	

Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang yaitu salah satunya dengan meningkatkan koordinasi dengan BPTD serta peran aktif BPTD untuk melakukan inventarisasi lokasi pembangunan ZoSS, RASS, Batas Kecepatan, melaksanakan bimbingan teknis terkait dengan pembangunan ZoSS, RASS, dan Batas Kecepatan kepada BPTD, serta Sosialisasi ZoSS dan RASS Keselamatan Jalan.

Selain kegiatan diatas, berikut adalah upaya yang akan dilakukan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang:

1. Penguatan Perencanaan dan Prioritas Lokasi;
2. Meningkatkan efektivitas intervensi melalui pemilihan jenis penanganan manajemen kecepatan yang sesuai dengan karakteristik lokasi;
3. Mengoptimalkan peran Unit Pelaksana Teknis di daerah, termasuk Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dalam pelaksanaan intervensi manajemen kecepatan sesuai kewenangan dan pedoman yang berlaku;
4. Mendorong peningkatan kapasitas dan pemahaman pemangku kepentingan terkait penerapan manajemen kecepatan sesuai pedoman, termasuk melalui sosialisasi dan pendampingan teknis
5. Pengajuan Kebutuhan Anggaran Secara Lebih Spesifik;
6. Peningkatan Koordinasi Lintas Sektor;
7. Monitoring dan Evaluasi Berkala;
8. Sosialisasi dan Kampanye Keselamatan.

Melalui langkah-langkah di atas, diharapkan capaian Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman dapat meningkat signifikan di masa mendatang, serta memberikan dampak nyata dalam menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman, tertib, dan ramah bagi kelompok rentan seperti pejalan kaki.

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025 – 2029

Realisasi kinerja Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman pada tahun 2025 sebesar **100%** jika dibandingkan dengan renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 sebesar **91,70%**, maka capaian kinerja mencapai **109,05%**. capaian ini berdasarkan penyesuaian Target IMO dan Target Output dimana terdapat 5 lokasi yang mendapatkan penanganan berupa pembangunan ZoSS di Provinsi Sumatera Barat.



JUMLAH LOKASI YANG MENDAPATKAN INTERVENSI PENANGANAN PERLINTASAN SEBIDANG

Definisi Indikator

Perlindungan sebidang merupakan salah satu titik paling berbahaya dalam sistem transportasi jalan dan rel, karena menjadi titik konflik langsung antara kendaraan bermotor, pejalan kaki, dan kereta api sehingga dibutuhkan serangkaian upaya teknis, manajerial, dan kelembagaan yang dilakukan untuk mengurangi risiko kecelakaan dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan pada titik persilangan antara jalur jalan dan jalur kereta api yang berada dalam satu bidang permukaan tanah (perlindungan sebidang).

Persentase terlaksananya lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlindungan sebidang merupakan jumlah lokasi perlindungan sebidang yang mendapatkan intervensi penanganan dibandingkan dengan jumlah lokasi perlindungan sebidang yang membutuhkan penanganan. Untuk menghitung capaian indikator persentase lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlindungan sebidang digunakan rumus sebagai berikut :

Perbandingan Realisasi dan Target Perjanjian Kinerja Revisi II Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025

Perbandingan Realisasi dan Target Perjanjian Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 Realisasi Jumlah Lokasi yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Perlindungan Sebidang tahun 2025 sebanyak **2 (dua)** lokasi. Berdasarkan target indikator kinerja renstra tahun 2025, ditargetkan sebanyak **2 (dua)** lokasi perlindungan sebidang yang mendapatkan intervensi penanganan. Pencapaian IKK 11.4. Persentase realisasi lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlindungan sebidang yaitu:



Definisi Indikator

Jumlah Lokasi yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Perlintasan Sebidang sampai dengan tahun 2025 Triwulan IV adalah sebanyak **2 (dua)** lokasi. Dengan demikian, keberhasilan capaian Indikator jumlah Lokasi yang Mendapatkan Intervensi Penanganan Perlintasan Sebidang Tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar 100%. Dengan perhitungan rumus sebagai berikut:

$$\% \text{ Capaian} = (2/2) \times 100\% = 100\%$$

Capaian Kinerja
Tahun 2025 terhadap
Target Kinerja

100%

SASARAN PROGRAM / INDIKATOR KINERJA PROGRAM				
SK11	berkeselamatan			
IKK11.4	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan perlintasan sebidang			
Target/Realisasi/Capaian	TWI	TWII	TWIII	TWIV
Target PK 2025	1	1	1	2
Capaian	0	0	0	2
Realisasi	0%	0%	0%	100%



Capaian Kinerja

Perhitungan capaian indikator kinerja Jumlah Lokasi yang Mendapatkan Penanganan Perlintasan Sebidang diperoleh dengan membandingkan persentase realisasi IKK 11.4 dengan persentase target kinerja tahun 2025.

Keberhasilan Jumlah Lokasi yang Mendapatkan Penanganan Perlintasan Sebidang tahun 2025 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar:

$$\text{IKK9.5} = \frac{\text{Persentase Realisasi IKK 11.4}}{\text{Target Kinerja IKK 11.4 Tahun 2025}}$$

$$\% \text{ Capaian} = (2/2) \times 100\% = 100,00\%$$

Capaian Kinerja
Tahun 2025
terhadap Target
PK Revisi II Tahun
2025

100,00%

Analisa Keberhasilan/Kegagalan

Dasar Hukum

- 1.Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 2.Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan.

Kronologi Target Perjanjian Kinerja

Berdasarkan data SID Direktorat Lalu Lintas Jalan, terdapat 105 titik perlintasan sebidang yang tersebar di seluruh Indonesia. Sesuai dengan RAK LLAJ Kementerian Perhubungan bahwa yang menjadi target penanganan lokasi rawan kecelakaan 2025-2029 adalah sebesar 20% sehingga yang menjadi dasar target renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan adalah:

Sehingga total titik lokasi rawan kecelakaan yang menjadi target penyelesaian selama 5 tahun adalah 21 titik yang dibagi menjadi 5 tahun sebagai berikut:

Proyeksi Target

= Total Perlintasan Sebidang x 20%

= 105 x 20%

= 21

Target Renstra 2025 - 2029			
TAHUN	OUTPUT	IMO	TARGET
2025	1	1	100%
2026	2	2	100%
2027	5	5	100%
2028	6	6	100%
2029	7	7	100%

Berdasarkan hasil proyeksi target tersebut, target perjanjian kinerja pada tahun 2025 sebanyak **1 (satu)** titik perlintasan sebidang. Seiring berjalannya anggaran tahun 2025, BPTD Kelas II Sumatera Barat melakukan realokasi anggaran penanganan perlintasan pada **2 (dua)** lokasi, sehingga target IMO dan Output menyesuaikan menjadi **2 (dua)** dengan target persentase tetap **100%**.

Faktor Keberhasilan

Penanganan perlintasan sebidang antara jalan dan jalur kereta api memerlukan sinergi lintas sektor yang kuat, khususnya antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Selain hal pentingnya koordinasi, terdapat beberapa faktor penting yang memastikan bahwa intervensi penanganan perlintasan sebidang dapat dilaksanakan secara tepat sasaran, efektif dan berkelanjutan meliputi :

- 1.Tersedianya data perlintasan sebidang yang akurat serta pemetaan lokasi prioritas berbasis resiko, tingkat kecelakaan dan intensitas lalu lintas;
- 2.Adanya pedoman teknis penanganan perlintasan sebidang membantu menyatukan standar pelaksanaan dann kemudahan dalam pengawasan;
- 3.dilakukannya realokasi anggaran penanganan perlintasan sebidang pada BPTD Kelas II Sumatera Barat, yang memungkinkan keberlanjutan pelaksanaan kegiatan dan optimalisasi pemanfaatan anggaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Faktor Kendala

Adapun hal-hal yang menjadi tantangan dalam pencapaian target kinerja meliputi :

- Ketersediaan anggaran untuk melaksanakan kegiatan intervensi penanganan perlintasan sebidang;
- Petunjuk teknis atau pedoman pelaksanaan intervensi penanganan perlintasan sebidang yang belum tersedia;
- Belum optimalnya pelaksanaan koordinasi kelembagaan yang melibatkan internal Kementerian Perhubungan yang memegang kewenangan perkeretaapian dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Realisasi Anggaran

Kegiatan penanganan lokasi yang mendapatkan intervensi pada perlintasan sebidang merupakan bagian dari upaya peningkatan keselamatan lalu lintas yang sebelumnya berada di bawah kewenangan Direktorat Lalu Lintas Jalan Subdit Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL). Seiring dengan penataan organisasi dan pembagian tugas fungsional, kegiatan tersebut telah dialihkan ke Subdit Manajemen Keselamatan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Tata Laksana dan Organisasi Kementerian Perhubungan. Namun demikian, sampai dengan tahun berjalan, pengalihan kewenangan ini belum diikuti dengan alokasi anggaran khusus dalam struktur anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. Hal ini menyebabkan keterbatasan dalam pelaksanaan kegiatan secara optimal di lapangan.

Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan capaian dimasa yang akan datang antara lain :

1. Perlu adanya alokasi anggaran untuk kegiatan intervensi penanganan perlintasan sebidang;
2. Melakukan penyusunan pedoman atau petunjuk teknis pelaksanaan intervensi penanganan perlintasan sebidang;
3. Melakukan optimalisasi pelaksanaan melalui koordinasi internal sesuai dengan kewenangannya.

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025 – 2029

Realisasi kinerja Jumlah Lokasi yang Mendapatkan Penanganan Perlintasan Sebidang pada tahun 2025 sebesar **100,00%** jika dibandingkan dengan target kinerja pada Revisi II Perjanjian Kinerja tahun 2025 sebesar **100,00%**, maka capaian kinerja mencapai **100%**. Sementara jika dibandingkan dengan target renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 sebesar **100,00%** maka capaiannya sebesar sebesar **100,00%**.

Sepanjang tahun 2025, dilakukan penyesuaian target Output dan Indikator Kinerja Utama (IMO) terhadap Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. Penyesuaian tersebut dilakukan sebagai respons terhadap dinamika pelaksanaan program dan kegiatan, perkembangan realisasi capaian kinerja, serta penyesuaian kebijakan dan ketersediaan anggaran.

Target Tahun 2025 Jumlah Lokasi yang Mendapatkan Penanganan Perlintasan Sebidang pada Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 sebesar **100,00%**. Realisasi tahun 2025 sebesar **100,00%** sehingga:





IKP 4

Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

Peningkatan tata kelola dan kemitraan keselamatan Lalu Lintas dan Jalan (LLJ) merupakan langkah strategis dalam mewujudkan sistem transportasi jalan yang aman, tertib, dan berkelanjutan. Melalui penguatan koordinasi lintas sektor, keterlibatan aktif pemangku kepentingan, serta transparansi dalam perencanaan dan pelaksanaan program keselamatan, diharapkan tercipta sinergi yang efektif antara pemerintah, dunia usaha, dan masyarakat

INDIKATOR KINERJA

1. **IKK 4.2** - Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat
2. **IKK 4.3** - Tingkat Maturitas SPIP Kemeterian Perhubungan
3. **IKK 4.7** - Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat
4. **IKK 4.11** - Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa

Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat

Definisi Indikator Kinerja

Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang selanjutnya disingkat SAKIP adalah 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).

No	Komponen/Sub Komponen/Kriteria	Bobot
1	Perencanaan Kinerja	30.00
2	Pengukuran Kinerja	30.00
3	Pelaporan Kinerja	15.00
4	Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal	25.00

Rumus Pengukuran

Berdasarkan 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) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, Penilaian dilakukan oleh Kementerian PAN dan RB untuk tingkat Kementerian/Lembaga dan oleh Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan untuk tingkat Eselon I setiap satu tahun sekali atas pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah (SAKIP) dengan komponen dan bobot sebagai berikut:

Pilihan Jawaban	Nilai	Penjelasan
AA	100	Jika seluruh kriteria telah terpenuhi (100%) dan telah dipertahankan c setidaknya 5 tahun terakhir.
A	90	Jika seluruh kriteria telah terpenuhi (100%) dan telah dipertahankan c setidaknya 1 tahun terakhir.
BB	80	Jika kualitas seluruh kriteria telah terpenuhi (100%) sesuai dengan ma kebijakan nasional.
B	70	Jika kualitas sebagian besar kriteria telah terpenuhi (>75% - 100%).
CC	60	Jika kualitas sebagian besar kriteria telah terpenuhi (>50% - 75%).
C	50	Jika kualitas sebagian kecil kriteria telah terpenuhi (>25% - 50%).
D	30	Jika kriteria penilaian akuntabilitas kinerja telah mulai dipenuhi (>0% - 25%).
E	0	Jika sama sekali tidak ada upaya dalam pemenuhan kriteria penilaian akuntabilitas kinerja.

SISTEM
AKUNTABILITAS
KINERJA INSTANSI
PEMERINTAH
(SAKIP)



Perbandingan Realisasi dan Target Kinerja Terhadap Revisi II Perjanjian Kinerja Tahun 2025

Realisasi IKKP 4.2 Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) Pada Direktorat Sarana dan keselamatan Transportasi Darat Tahun 2025 pada penilaian mandiri SAKIP Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2024 Triwulan IV Tahun 2025 sebesar 82.06 jika dibandingkan dengan target Revisi II PK tahun 2025 sebesar 82.06 maka capaian kinerja mencapai 100 %. Pencapaian ini digambarkan pada Grafik Capaian IKKP Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) Ditjen Perhubungan Darat.



Analisis Keberhasilan dan Kegagalan

- **Dasar Hukum**

- Landasan Hukum dalam IKKP Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) adalah sebagai berikut:
- 1. PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah;
 - 2. SE 1 Tahun 2024 Tentang Pelaksanaan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan
 - 3. KM 74 Tahun 2024 Tentang Petunjuk Teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan

- **Kronologi Target Perjanjian Kinerja**

target IKKP Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) tahun 2025 di dapat dari Draft Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025 - 2029 dengan nilai 82.06, hal ini mengacu pada hasil evaluasi SAKIP tahun 2024 dimana nilai evaluasi SAKIP Direktorat Jenderal Perhubungan darat adalah 82.06.

• Faktor Keberhasilan

Adapun faktor keberhasilan capaian Indikator Nilai SAKIP pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Triwulan IV Tahun 2025, yaitu:

1. Telah dilaksanakannya pembahasan Laporan Hasil Audit Kinerja Atas Pelaksanaan SAKIP pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2024;
2. Telah dilaksanakannya Sosialisasi dan Cek Posisi Dokumen SAKIP Tahun 2022, 2023 dan 2024 di Lingkungan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan;
3. Telah dilaksanakannya Evaluasi Dokumen SAKIP Tahun 2024 di Lingkungan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan.

• Faktor Kendala

Kendala/hambatan yang terjadi adalah sebagai berikut:

1. Dokumen Rencana Strategis (Renstra) baru disahkan pada akhir Tahun 2020 sehingga mengalami penyesuaian dokumen SAKIP Tahun 2021 (mengingat penyusunan dokumen Renstra dilakukan secara berjenjang dari Renstra Kementerian Perhubungan, lalu Renstra Unit Kerja Eselon I Dirjen Hubdat, Renstra Unit Kerja Eselon II dan Unit Kerja Mandiri (Balai) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
2. Masih minimnya pemahaman Unit Kerja terkait SAKIP dan integrasi Sistem Kinerja dengan Sistem Keuangan dengan adanya Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP);
3. Jumlah SDM tidak memadai sehingga SDM yang menangani SAKIP memiliki beban kerja relatif lebih besar.

• Realisasi Kinerja

Realisasi IKKP Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) pada TW IV Tahun 2025 pada Direktorat sarana adalah 82,82 dimana nilai ini di dapat dari hasil evaluasi SAKIP Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2024. Berikut komponen dan bobot penilaian SAKIP Direktorat sarana Transportasi Jalan Tahun 2024 :

No	Komponen Yang Dinilai	Bobot	Nilai
1	Perencanaan Kinerja	30,00	26,10
2	Pengukuran Kinerja	30,00	26,10
3	Pelaporan Kinerja	15,00	11,85
4	Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal	25,00	18,00
Nilai Hasil Evaluasi			82,06
Tingkat Akuntabilitas Kinerja			A

• Capaian Kinerja

Capaian Kinerja IKKP Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) pada Tahun 2025 pada Direktorat sarana adalah 100 % (Persen) , Hal ini di peroleh dari :

$$n = \text{Realisasi} / \text{Target} \times 100\% = 82,06 / 82,06 = 100\%$$

Capaian Kinerja
Tahun 2025

100%

• **Realisasi Anggaran**

Adapun realisasi anggaran terkait Indeks Perencanaan Ditjen Perhubungan Darat pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 Triwulan IV telah terealisasi sebanyak Rp. 0 dari total Pagu sebesar Rp. 599.999.000 atau sebesar 0 %.

KEGIATAN	PAGU	REALISASI
Peningkatan Pengelbaan Informasi Melalui Media Digital dan Media Online	300.000.000	
Penyusunan SAKIP dan SPIP	299.999.000	

Upaya Untuk Meningkatkan Capaian Dimasa Yang Akan Datang

Upaya untuk meningkatkan kinerja pada Indikator Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) dimasa yang akan datang adalah:

- 1.Memastikan masing-masing unit kerja telah membentuk Tim SAKIP;
- 2.Melakukan sosialisasi SAKIP lebih sering dan intensif baik dengan cara tertulis maupun dengan cara bimbingan teknis dan memastikan petugas SAKIP telah memahami materi Penyelenggaraan SAKIP;
- 3.Melakukan pembinaan dalam penyelenggaraan implementasi SAKIP;
- 4.Melakukan pengecekan dan monitoring secara berkala untuk memastikan implementasi telah berjalan sesuai aturan;
- 5.Melakukan pengecekan dan monitoring terhadap aplikasi;
- 6.Berkoordinasi dengan Sekretariat Jenderal, Kemenhub perihal integrasi aplikasi;
- 7.Melakukan tindak lanjut hasil temuan dan rekomendasi Inspektorat Jenderal, Kemenhub, serta KemenPAN-RB;
- 8.Melakukan evaluasi internal terhadap penyelenggaraan SAKIP di Lingkungan Ditjen Hubdat.

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024

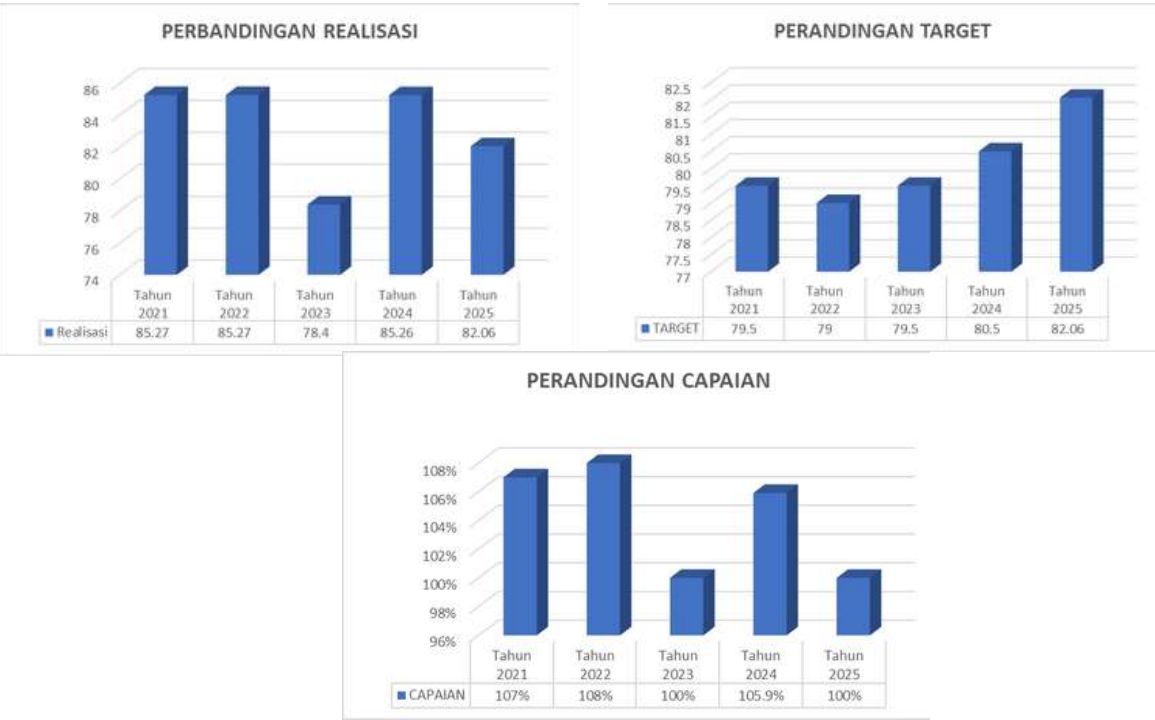
Realisasi kinerja Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat tahun 2025 sebesar **82,06** jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2025 dalam Revisi PK II Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebesar **82,06** maka capaian kinerja mencapai 100% sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2024 capain kinerja RB Kementerian Perhubungan berdasarkan nilai LKE PMPRB sebesar **85,26** dengan target **79** maka capaian kinerja mencapai 108% sehingga capaian kinerja tahun 2025 **turun 3%** persen dibanding tahun sebelumnya. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2025 Terhadap Target Kinerja Tahun 2021,2022, 2023, dan 2024

Realisasi kinerja Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Ditjen Perhubungan Darat tahun 2025 sebesar **82,06** jika dibandingkan dengan target kinerja pada tahun 2025 dalam Revisi PK II Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebesar **82,06** maka capaian kinerja mencapai 100% sedangkan pada tahun sebelumnya tahun 2024 capain kinerja RB Kementerian Perhubungan berdasarkan nilai LKE PMPRB sebesar **85,26** dengan target **79** maka capaian kinerja mencapai 108% sehingga capaian kinerja tahun 2025 **turun 3%** persen dibanding tahun sebelumnya. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2025			Perbandingan Naik Turun	
		Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	2021	2022
1	Realisasi Nilai SAKIP	79.5	85.27	107%	79	85.27	108%	82.06	82.06	100%	Turun 7%	Turun 8%

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Tahun 2023			Tahun 2024			Tahun 2025			Perbandingan Naik Turun	
		Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	Target	Realisasi	Capaian	2023	2024
1	Realisasi Nilai SAKIP	79.5	78.4	100%	80.5	85.26	105.9%	82.06	82.06	100%	TETAP	Turun 5.9%



Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Terhadap Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024



Capaian Indeks RB Kementerian Perhubungan tahun 2025 sebesar 82.06 jika dibandingkan dengan target dalam Renstra Dirjen Perhubungan Darat 2020-2024 sebesar 80,5 maka capaian kinerja mencapai 101.9%.

PROVING GROUND

Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor Standar Internasional (UN-ECE)

Proving ground merupakan fasilitas pengujian di luar ruangan (outdoor test) sesuai standar internasional yang mengadopsi United Nations Agreement Concerning The Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval For Motor Vehicle Equipment and Parts (UN Agreement). Berikut beberapa *Proving Ground* yang ada di Dunia:

1. Horiba Mira



Horiba Mira Proving Ground

Proving Ground Horiba Mira adalah salah Proving Ground otomotif terbesar, paling komprehensif, dan merupakan Proving Ground independen di dunia. Terletak di Midlands, di pusat klaster otomotif di Inggris. Mempunyai luas sekitar 750 Ha, Proving Ground ini mempunyai fasilitas:

- Performance circuit : memungkinkan simulasi kecepatan tinggi, autobahn dan akumulasi jarak tempuh yang cepat
- Dry Handling area : tingkat gesekan tinggi yang konsisten memberikan traksi yang sangat baik dan adhesi lateral yang tinggi yang diperlukan untuk dinamika kendaraan dan pengembangan pengemudi
- Wet Handling circuit : sirkuit gesekan rendah yang luas untuk ban, pengereman / ABS, kontrol stabilitas dan pengembangan pengemudi
- Ride & Handling Surfaces : untuk penyempurnaan dan pengembangan kenyamanan interior
- Durability surface : untuk menguji siklus daya tahan, dikorelasikan secara hati-hati dengan data beban jalan
- ISO noise test : mendukung sertifikasi kebisingan eksterior dan homologasi kendaraan
- Cross country dan off road : menyediakan permukaan longgar dan tantangan mobilitas tinggi khusus untuk kendaraan 4x4 dan militer
- Intelligent Transport Systems / Telematics : Horiba Mira telah mengembangkan sirkuit kota. Jaringan jalan yang luas, pulau lalu lintas, dan persimpangan yang dikontrol mereplikasi sebagian besar lingkungan perkotaan Eropa atau AS, memungkinkan industri telekomunikasi, otomotif dan elektronik, serta otoritas jalan raya untuk mencoba solusi ITS dalam lingkungan yang aman dan terkendali.

2. Aisin

Aisin memiliki tiga fasilitas uji komprehensif yaitu

- Proving Ground Fujioka dengan fasilitas suhu rendah dan suhu tinggi, ruang anechoic, peralatan pengujian mesin dan berbagai fasilitas lain untuk evaluasi komprehensif kendaraan multi-guna;
- Proving Ground Toyokoro, dengan serangkaian lintasan uji lengkap termasuk permukaan berlapis es atau salju dan berbagai kondisi jalan dari seluruh dunia;
- Proving Ground Fowlerville di Amerika Utara. Fujioka Proving Ground berlokasi di kota Toyota, Aichi, Japan dengan luas area sekitar 670.000 m².

Sedangkan Toyokoro Proving Ground terletak di Hokaido Jepang dengan luas area 7.480.000 m². Sementara itu Fowlerville Proving Ground terletak di Michigan USA menempati lahan seluas 3.840.000m².



Fujioka Proving Ground (Toyota City, Aichi, Japan)



Toyokoro Proving Ground



Fowlerville Proving Ground (Michigan, USA)

3. Maxxis

Maxxis telah menginvestasikan sekitar US \$ 150 juta untuk fasilitas pengujian kendaraan. Dibuka pada tahun 2012 di Kunchan dekat Shanghai. Fasilitas yang dimiliki Proving Ground Maxxis antara lain:

- High speed track : Panjang Total 4,5 km yang terdiri dari 3 lajur membelok dengan lebar 12m dan jalur ramp dengan tinggi 6 m. Didesain agar kendaraan dapat mempertahankan kecepatan hingga 230km / jam (143mph) tanpa mengurangi kecepatan pada bagian yang miring,
- General Performance test : Panjang Total 1,2km dengan lebar 40m yang memungkinkan evaluasi perubahan jalur kecepatan tinggi dan penanganan slalom. General performance test track berhubungan dengan High Speed Track untuk menguji penanganan pada kecepatanyang lebih tinggi
- Brake performance Test : Panjang total 1,2 km. Termasuk area uji 200 m. Koefisien gesekan permukaan lintasan di daerah uji berkisar dari 0,2 hingga 0,8, terdapat fasilitas untuk mensimulasikan kondisi salju atau es. Ini juga digunakan untuk menguji performa ABS
- ISO noise test : untuk pengujian noise
- Noise Vibration and Handling test : Fasilitas tes ini memiliki delapan desain permukaan jalan bergelombang yang berbeda dengan gelombang tunggal atau terus menerus dan berbagai amplitudo. Fasilitas ini untuk mengevaluasi kemampuan sistem suspensi ban dan kendaraan untuk meredam dan menyerap kebisingan dan getaran. Fasilitas ini juga menampilkan permukaanjalan dengan lima tingkat kekasaran yang berbeda untuk mengevaluasi spektrum kebisingan dari ban dan kendaraan pada berbagai frekuensi.

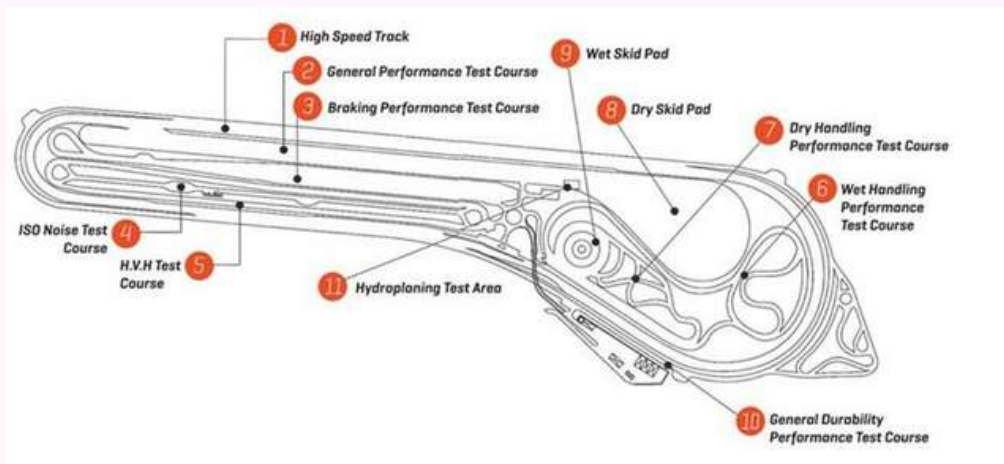
Lintasan Basah : Panjang kurang lebih 1.4 km

Lintasan kering : Panjang 2.5 km

Lengkungan Basah : Dengan jari-jari 60 m

Lengkungan kering : Dengan jari-jari 125 m.

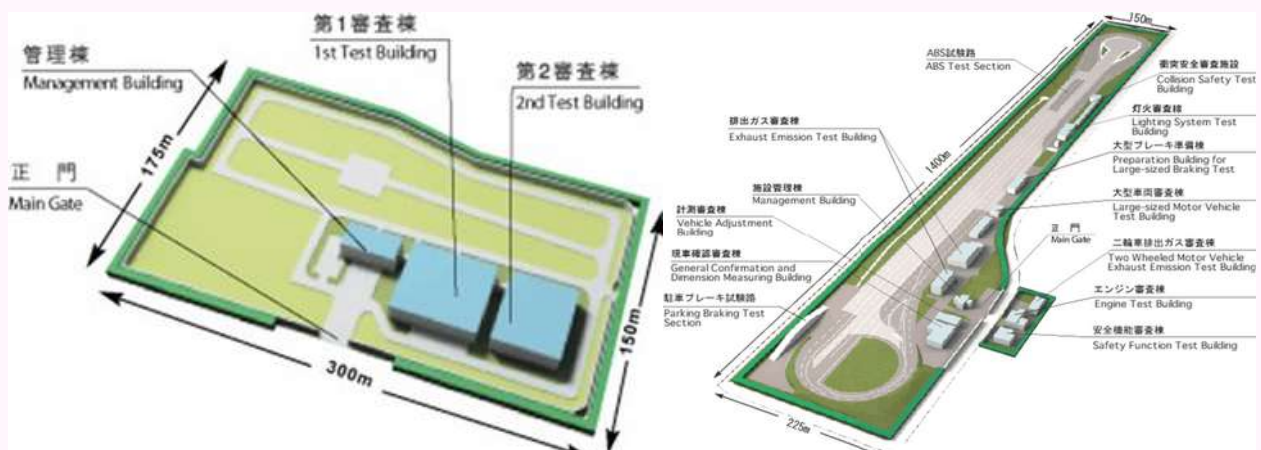
- Lintasan durability test : Dengan radiuskelengkungan 4.600 m dan lebar 7m
- Hydropanning test : Area ini dilengkapi dengan kamera berkecepatan tinggi yang mampu menghasilkan 5.000 eksposur per detik. Itu dipasang di lubang bawah tanah yang ditutupidengan kaca tempered.Gambar diambil dari saluran air melalui pola tapak untuk mengevaluasi kinerja ban saat hydroplaning.



Lintasan Proving Ground Maxxis

4. NTSEL (National Traffic Safety& Environment Laboratory), JEPANG

Fasilitas Proving Ground milik pemerintah Jepang yang sekarang menjadi lembaga independen. Dibangun sekitar tahun 1970 dengan luas total lahan sekitar 246.000 m². Proving Ground ini digunakan untuk pengujian untuk kepentingan certification. Terdapat dua bagian yaitu bagian pertama dengan luas 246.000 m² sedangkan bagian kedua dengan luas 50.000 m². Pembangunan keseluruhan sekitar 22.600 juta. Panjang Proving Ground 1.400 m, lebar Proving Ground bawah 250 m, lebar Proving Ground atas 150 m.



NTSEL Proving Ground

5. ARTC (Automotive Research and Testing Center), TAIWAN

Fasilitas Proving Ground lembaga homologasi independen di Taiwan, dibangun sekitar tahun 1990 dan selesai tahun 2002. Proving Ground ini memiliki Luas total lahan sekitar 129 hektar. Proving Ground ini digunakan untuk pengujian untuk kepentingan development dan certification



ARTC Proving Ground

6. IDIADA Spangol

Fasilitas Proving Ground milik IDIADA, lembaga homologasi independen di Spanyol, dibangun sekitar tahun 1989. Memiliki luas total lahan sekitar 370 hektar digunakan untuk pengujian untuk kepentingan DEVELOPMENT dan CERTIFICATION. Proving Ground ini memiliki panjang untuk general road sepanjang 5.333 m dan noise acceleration track dengan panjang 330 m.



IDIADA Proving Ground

Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor Standar Internasional (UN-ECE)

Pembangunan Proving Ground di area Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) bertujuan untuk melaksanakan pengujian kendaraan sesuai dengan standar internasional yang mengacu pada UN ECE terutama standar UN-ECE R13 (Braking System), R13H (Braking System), R17 (Seats), R28 (Audible Warning Device), R39 (Speedometer), R40 (Emission Test for Motorcycles), R41 (Noise Emission Category L), R46 (Rear View Mirror), R51 (Noise Emission), R79 (Steering Equipment), R14 (Seat Belt and Anchorage), R94 (Forward Crash Test), R95 (Lateral Crash Test), R100 (Electric Power trained vehicles), R101 (CO₂ Emission/fuel consumption), R136 (Electric vehicles of category L), R138 (Quiet Road Transport Vehicles), R140 (Electronic Stability Control Systems for light duty vehicles) dan R83 (Emission Test). Pemenuhan regulasi tersebut juga menyangkut dengan pemenuhan MRA Asean tahap I. Sehingga konseptual desain dari Proving Ground yang akan dibangun mengikuti kriteria standar tersebut.

1. Track pengujian kecepatan tinggi (High Speed Test Track), track ini untuk melakukan pengujian kecepatan pada batas-batas kecepatan yang diizinkan, kenyamanan pengendaraan, pengujian pengendalian, percepatan dan pengereman serta pemakaian bahan bakar.
2. Track Pengujian Serbaguna (Multipurpose Test Track), untuk pengujian start dan stop, pengereman, slalom, putaran U, putaran angka 8, stabilitas pengendalian.
3. Test Pengujian Tanjakan untuk pengujian kemampuan kendaraan pada tanjakan-tanjakan dan kemampuan rem parkir
4. Jalan Inspeksi (Outer Ring Road, Inspection Road) untuk fasilitas pengamanan, pemeliharaan, test pengendalian pada berbagai tipe jalan.
5. Collision Test (Fasilitas Test Tubrukan) berbentuk T untuk menguji akibat-akibat yang terjadi pada penumpang dan kendaraan bila terjadi kecelakaan atau tabrakan.
6. Jalan masuk dan jalan lingkungan. Jalan penghubung antara lingkungan bangunanbangunan dan lapangan-lapangan pengujian.
7. Kantor-kantor monitor operasi.
8. Bengkel servis untuk mobil-mobil yang diuji (test car service shop).

Proving Ground di area Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) direncanakan akan mulai dioperasikan pada 7 April 2025 setelah mendapat akreditasi ISO 17025:2017. Dengan adanya *Proving Ground* maka hasil uji dari BPLJSKB dapat digunakan dan berlaku di seluruh kawasan ASEAN sesuai dengan ASEAN MRA.

Fasilitas Proving Ground diharapkan akan memberikan dampak yang positif bagi masyarakat dan pemerintah antara lain:

- Pemenuhan kewajiban pemerintah bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan
- Peningkatan penerimaan negara
- Peningkatan keselamatan pengguna kendaraan bermotor
- Penurunan pencemaran udara, dan
- Peningkatan daya saing industri otomotif dalam negeri.

Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor Standar Internasional (UN-ECE)

Progress Proving Ground sampai dengan tanggal 21 Januari 2025



DOKUMENTASI PROVING GROUND BEKASI - 21 JANUARI 2025

Dokumentasi Tim PG



Dokumentasi Tim PG



Dokumentasi Tim PG



Dokumentasi Tim PG

BENCHMARK UJI BERKALA KENDARAAN BERMOTOR

Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Dalam mewujudkan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai yang diamanatkan Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2024 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kementerian Perhubungan merupakan *Leading Sector* pada Pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan. Salah satu program yang mendukung terselenggaranya Kendaraan yang Berkeselamatan yaitu dengan memastikan kendaraan yang beroperasi di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan secara berkala. Berikut merupakan matrik *benchmark* Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor yang ada di Indonesia dengan *Japanese Compulsory Insurance Inspection (Shaken)*

VEHICLE INSPECTION		
Item	Pengujian Kendaraan Bermotor di Indonesia	<i>Japanese Compulsory Insurance Inspection (Shaken)</i>
Kendaraan yang diuji	Kendaraan Wajib Uji : 1. Mobil penumpang umum; 2. Mobil bus; 3. Mobil barang; 4. Kereta gandengan; dan 5. Kereta tempelan (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Pasal 3)	Kendaraan yang diuji adalah semua kendaraan bermotor
Dokumen Persyaratan	Dokumen yang dibutuhkan : 1. Salinan/fotokopi kartu identitas pemilik kendaraan dengan menunjukkan aslinya; 2. Salinan/fotokopi STNK dengan menunjukkan aslinya; 3. Bukti lulus uji berkala yang habis masa berlakunya	Dokumen yang dibutuhkan : 1. <i>JCI inspection certificate</i>  2. Bukti pembayaran pajak kendaraan; 3. Asuransi pengujian kendaraan bermotor
Masa berlaku	6 bulan	2 tahun
Item yang diuji	1. Uji emisi gas buang; 2. Uji ketebalan asap gas buang; 3. Uji kebisingan suara klakson; 4. Uji rem; 5. Uji lampu; 6. Uji kincup roda depan; 7. Uji penunjuk kecepatan; 8. Uji pengukur kedalaman alur ban; 9. Pengukur berat; 10. Pengukur dimensi;	1. Pemeriksaan <i>body</i> kendaraan; 2. Kincup roda; 3. <i>Speedometer</i> ; 4. Rem; 5. Emisi gas buang; 6. Pemeriksaan kolong kendaraan

VEHICLE INSPECTION

Pengujian Kendaraan Bermotor di Asia Tenggara

Pengujian kendaraan bermotor di dunia, khususnya di Asia Tenggara telah memiliki kualitas pelayanan yang tinggi. Beberapa diantara negara tersebut pelayanan pengujian kendaraan bermotor dikelola oleh pemerintah ataupun lembaga swasta. Diantaranya sebagai berikut :

1. PUSPAKOM, Malaysia

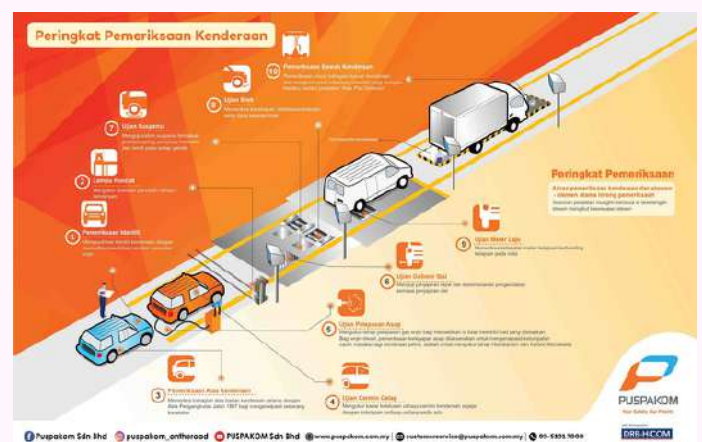
PUSPAKOM atau Pusat Pemeriksaan Kendaraan Berkomputer adalah satu satunya perusahaan pelaksana inspeksi kendaraan bermotor di Malaysia yang dimiliki oleh DRB-HICOM dan didirikan pada tahun 1994. Puspakom menangani lebih dari 17.000 ribu kendaraan perhari termasuk kendaraan komersil, pemindahan kepemilikan serta kendaraan pribadi yang melakukan inspeksi atau *volunteered inspection*. PUSPAKOM memiliki 71 cabang Malaysia. sekitar 2000 penguji kendaraan bermotor, tersertifikasi ISO 9001, ISO 27001, ISO 22301, ISO 39001, ISO 57001 dan terakreditasi oleh Kementerian Transportasi Malaysia.

Pengujian berkala yang dilakukan PUSPAKOM dilakukan setiap 6 bulan diantaranya :

1. Identifikasi Kendaraan
2. Pemeriksaan Teknis Kendaraan
3. Pengujian Daya Tembus Cahaya
4. Pengujian Emisi Gas Buang
5. Pengujian Kincup Roda Depan
6. Pengujian Lampu
7. Pengujian Suspensi
8. Pengujian Rem
9. Pengujian Alat Penunjuk Kecepatan
10. Pemeriksaan Bagian Bawah Kendaraan



Layout Alur Pengujian Kendaraan Bermotor di PUSPAKOM menggunakan layout seperti pada gambar berikut:



Tarif pengujian kendaraan sesuai dengan jenis kendaraan di PUSPAKOM.

Types of Vehicle	RM	Types of Vehicle	RM	Types of Vehicle	RM
Goods / Driving School		Public Service		Other Vehicles	
Heavy Lorry (BDM ≥ 6000kg)	65	Taxi, Car Hire, Limousine Taxi	55	Ambulance	55
Light Lorry (BDM ≤ 5999kg)	55	Bus, Mini Bus, Van, Jeep	55	Hearse (Car)	50
Trailer and Semi Trailer	75	Hire and Drive	50	Hearse (Van, Lorry, Bus)	55
Side Car, Tri-Motorcycle, Motorcycle	35	E-Hailing	55	Fire Engine	65
Prime Mover, Van, Jeep, Pickup	55			Mobile Machinery	55
Car	50				

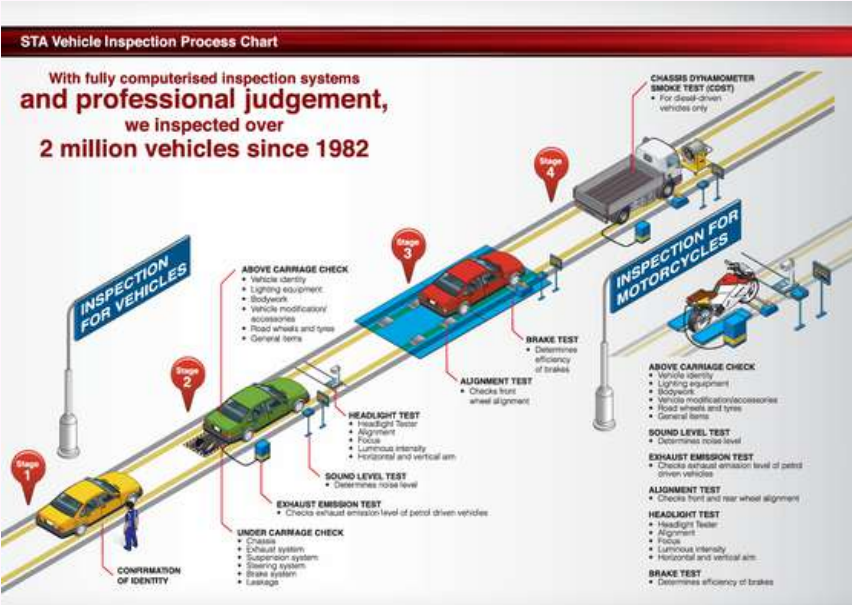
2. STA Inspection Pte Ltd (STAI) Singapore



Singapore Tennis Association (STA) Inspection Pte Ltd merupakan lembaga swasta yang dibangun pada tahun 1982 dan melayani pengujian kendaraan bermotor di Singapura. Pelayanan di STA telah tersertifikasi ISO 9001, ISO 14001, dan ISO 45001 serta diakui oleh Otoritas Transportasi Darat Singapura.

Pengujian yang dilakukan STA diantaranya mencakup kendaraan roda empat dan roda dua dan menerapkan layout alat uji seperti pada gambar berikut.

Layout Alur Pengujian Kendaraan Bermotor STA Singapore



Pengujian yang dilakukan STA diantaranya mencakup kendaraan roda empat dan roda dua serta menerapkan tarif dan jenis pengujian yang tercantum pada tabel berikut:

Type of vehicles	Inspection Fee		Inspection Frequency		
	1st Inspection	Re-Inspection	< 3 years	3 to 10 years	> 10 years
Motorcycles / Scooters	\$520.71				
Hydrocarbon Emission Test (Motorcycles Registered On Or After 1 July 2003 and Three-Wheeled Motorcycles)*	\$52.18	\$510.36	N.A.	Annually	Annually
Cars / Station Wagons	\$568.67				
High Idle Emission Test (Petrol Vehicles Registered On Or After 1 April 2014)*	\$57.63	\$534.34	N.A.	Biennially	Annually
Hydrocarbon Emission Test (Petrol Vehicles Registered Before 1 April 2014)*	\$52.18				
Tuition Cars / Private Hire Cars	\$568.67				
High Idle Emission Test (Petrol Vehicles Registered On Or After 1 April 2014)*	\$57.63	\$534.34	Annually	Annually	6 monthly
Hydrocarbon Emission Test (Petrol Vehicles Registered Before 1 April 2014)*	\$52.18				
Taxis*	\$568.67	\$534.34	Annually	6 monthly	N.A.
Busen (2 axes)*	\$580.66	\$540.33	6 monthly	6 monthly	6 monthly
Busen (>2 axes)*	\$587.20	\$546.87	6 monthly	6 monthly	6 monthly
Light Goods Vehicles (MLW 3,500kg and below)*	\$568.67	\$534.34	Annually	Annually	6 monthly
Heavy Goods Vehicles / Buses / Prime Movers (2 axes)*	\$580.66	\$540.33	Annually	Annually	6 monthly
Heavy Goods Vehicles / Buses / Prime Movers (>2 axes)*	\$587.20	\$546.87	Annually	Annually	6 monthly
Trailers	\$568.67	\$534.34	Annually	Annually	Annually

Inovasi BLUE BUKTI LULUS UJI ELEKTRONIK

Pengujian berkala kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan secara berkala (PM Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2021). Kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan berhak mendapatkan tanda uji. Pada awalnya tanda uji berupa Buku Uji, namun terdapat beberapa permasalahan di lapangan, antara lain:

1. Ketidakteraturan Buku Uji antar Kabupaten/Kota;
2. Distribusi Buku Uji tidak terkendali;
3. Banyak ditemukan tindak pemalsuan Buku Uji dikarenakan lemahnya unsur pengamanan yang ada pada Buku Uji.

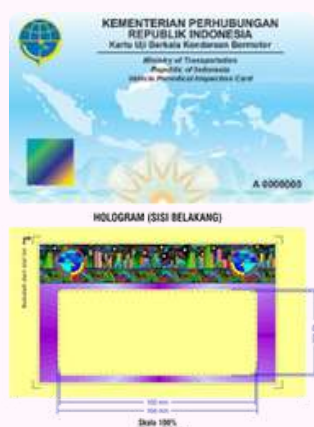
Maka dari itu Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan sebagai unit kerja pendukung dalam bidang Sarana dan Keselamatan Jalan melakukan beberapa inovasi. Berikut perkembangan Bukti Lulus Uji berkala kendaraan bermotor:

Buku Kir



Buku Uji atau lebih sering dikenal dengan Buku Kir (bahasa serapan Belanda : Keur). Merupakan tanda uji kendaraan bermotor yang telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan berupa buku. Namun karena lemahnya unsur pengamanan dari tanda uji ini, buku kir dengan mudah untuk dipalsukan namun sulit untuk dibedakan keasliannya.

BLUE (Bukti Lulus Uji Elektronik)



Tanda Uji yang semula Buku Kir diubah menjadi Kartu Pintar (smart card), Stiker Hologram dan Sertifikat.

(Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.2922/AJ.402/DRJD/2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.2874/AJ.402/DRJD/2017 Tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor)

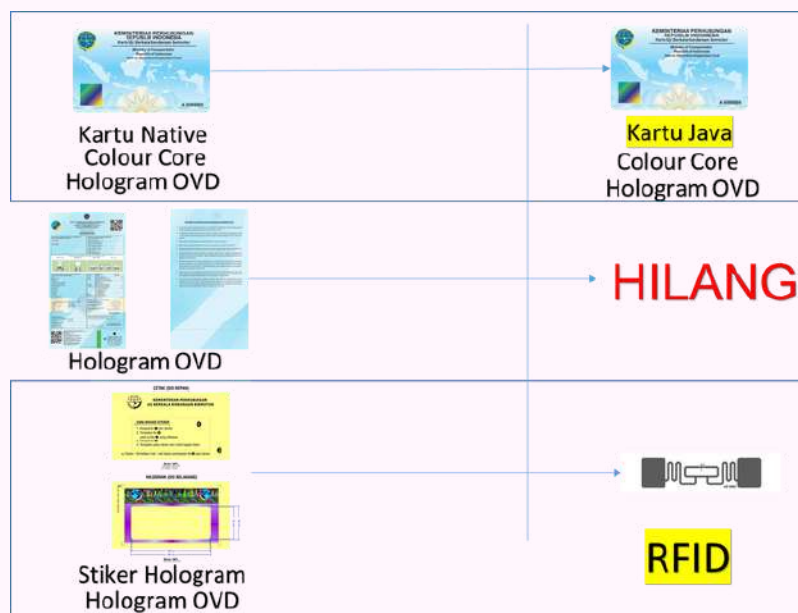
BLUe (Buti Lulus Uji Elektronik)



Sekilas terlihat tidak ada perubahan dengan sebelumnya, namun pada tahap ini dilakukan peningkatan keamanan berupa penggunaan hologram OVD (*optically variable device*) pada kartu pintar, sertifikat, dan stiker hologram, yaitu fitur keamanan yang terlihat yang berubah tergantung pada sudut pandang. Contoh perubahannya adalah perubahan warna dan pertukaran gambar. Selain OVD yaitu pengaplikasian *Colour Core* pada kartu pintar.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 1527 Tahun 2021 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.2874/AJ.402/DRJD/2017 Tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor.

BLUe (Buti Lulus Uji Elektronik) Tahap 2



KARTU PINTAR
2 Tahun (4 Kali Uji)

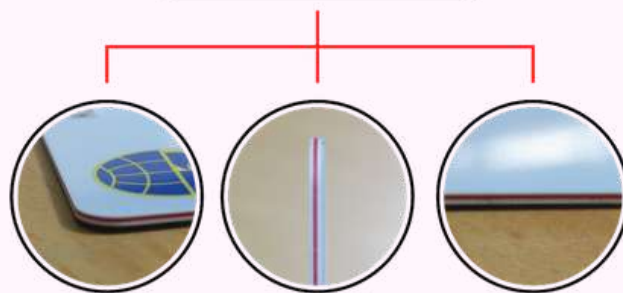
App
Penerbit RFID

TANDA UJI
2 Tahun (4 Kali Uji)

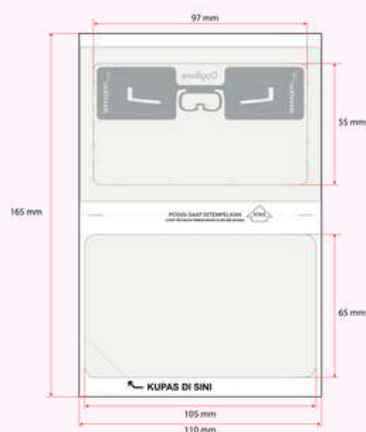
Pada Perkembangan di tahap ini yaitu perubahan kartu pintar yang semula dari Native menjadi Java, tidak ada sertifikat, dan mengganti stiker hologram menjadi stiker RFID. Pada tahap ini dilengkapi juga dengan Sistem Informasi Penerbit RFID. Serta adanya perubahan pada kapasitas kartu uji maupun tanda uji.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 3291 Tahun 2021 Tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor.

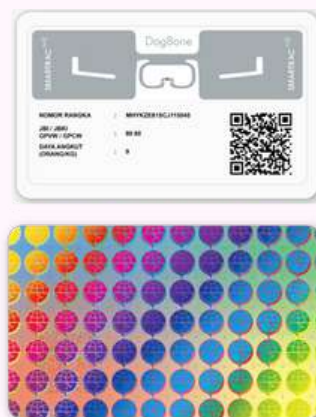
SPESIFIKASI DESAIN CETAK DEPAN



Spesifikasi Kartu Pintar (*Smart Card*) Tahap 2



Tanda Uji sebelum
proses Personalisasi



Tampilan setelah aplikasi
dan personalisasi



Contoh Posisi
Penempatan Sticker RFID

Tampilan RFID

SIM BLUE FULL CYCLE

Sistem yang dirancang guna memperoleh, mengolah, dan penggunaan data terpusat dalam proses kegiatan yang berada dalam lingkup pekerjaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mana berfokus pada kegiatan pengujian berkala kendaraan bermotor.

SIM BLUE Full Cycle Ecosistem terdiri dari aplikasi yang saling berkaitan dan berinteraksi untuk membentuk suatu sistem yang utuh guna menyajikan data yang lebih akurat dan terpusat.



Manfaat Aplikasi SIM BLUE Full Cycle

• VALIDASI SRUT

Menggunakan API yang terkoneksi dengan database VTA yang bermanfaat untuk meningkatkan akurasi data kendaraan bermotor dan meningkatkan efisiensi proses penginputan data kendaraan bermotor.

• STANDARISASI MASTER DATA

Semua master merujuk pada master data di server pusat untuk meminimalisir kesalahan input dan menjaga konsistensi hasil uji.

• STANDARISASI PROSES UJI

Penyeragaman aturan logic proses uji pada aplikasi contohnya seperti perhitungan atau rumus hasil uji. Standarisasi proses uji berguna untuk memastikan konsistensi hasil uji, meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap sistem uji kendaraan.

• SISTEM PENGAWASAN DARI PUSAT

Penerapan SIM BLUE Full Cycle memudahkan pengawasan secara terpusat seperti:

1. Monitoring kelas akreditasi dan masa aktifnya
2. Monitoring daftar kalibrasi alat uji dan sertifikat masa aktifnya
3. Monitoring tingkat kompetensi pengujian
4. Monitoring penggunaan SAM Aktif atau Non Aktif (Blokir)

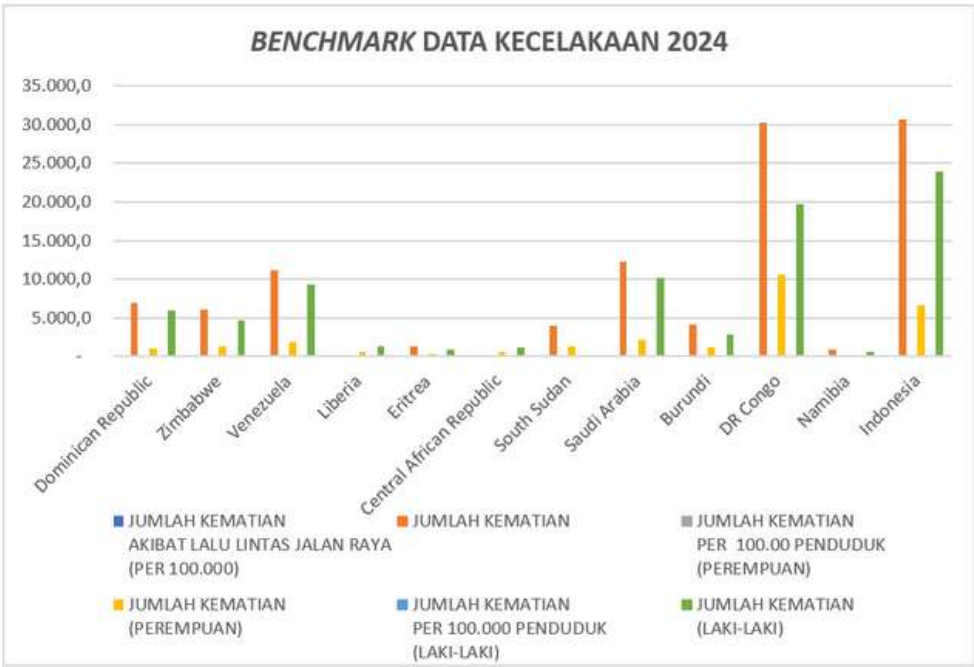
IMPLEMENTASI SIM BLUE Full Cycle

Dalam proses Implementasi Sistem Informasi Manajemen Bukti Lulus Uji Elektronik terintegrasi penuh (fullcycle) sebanyak 181 Unit UPUBKB telah terintegrasi dimana 109 unit UPUBKB masih dalam proses instalasi namun belum implemantasikan SIM PKB BLUE Fullcycle, 49 unit dalam tahap permohonan akun dan Sistem Access Module (SAM). Pada tahun 2025 sistem BLUE Non-RFID dinon-aktifkan secara nasional dan dilakukan peralihan secara menyeluruh menjadi SIM BLUE Fullcycle di Tahun 2026.



Benchmark Data Kecelakaann Internasional

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab utama kematian di berbagai negara, termasuk Indonesia. World Population Review mengeluarkan data kematian akibat kecelakaan lalu lintas per 100.000 penduduk tahun 2024 dengan total 181 negara termasuk salah satunya Indonesia. Berdasarkan data tersebut, Republik Dominika menempati urutan pertama dengan total 64,6 jumlah kematian per 100.000 populasi. Peringkat kedua oleh Zimbabwe dengan total 41,2 kematian per 100.000 populasi, peringkat ketiga diduduki oleh Venezuela dengan total 39 kematian per 100.000 populasi, peringkat keempat oleh Liberia dengan total 38,9 kematian per 100.000 populasi dan peringkat kelima oleh Eritrea dengan total 37,9 kematian per 100.000 populasi. Sementara Indonesia menempati urutan ke 119 dengan total 11,3 kematian per 100.000 populasi.



Sumber:
World Population Review
<https://worldpopulationreview.com/country-rankings/road-deaths-by-country>

INOVASI

SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM

Menurut PM 85 Tahun 2018, Sistem Manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan dan mengolah resiko kecelakaan.

Melalui penerapan teknologi digital dalam sistem E-SMK, diharapkan terjadi peningkatan kualitas layanan angkutan umum, pengurangan kecelakaan, serta terciptanya lingkungan transportasi yang lebih aman dan nyaman bagi masyarakat.



Manfaat E-SMK

- **MENYEDIAKAN FASILITAS PELAYANAN SMK PAU BERBASIS ONLINE**

Membangun dan mengelola sistem digital untuk mendukung implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) di Perusahaan Angkutan Umum (PAU) agar lebih efektif, efisien, dan terukur.

- **MENDORONG PERCEPATAN CAPAIAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM YANG MEMILIKI SERTIFIKAT SMK**

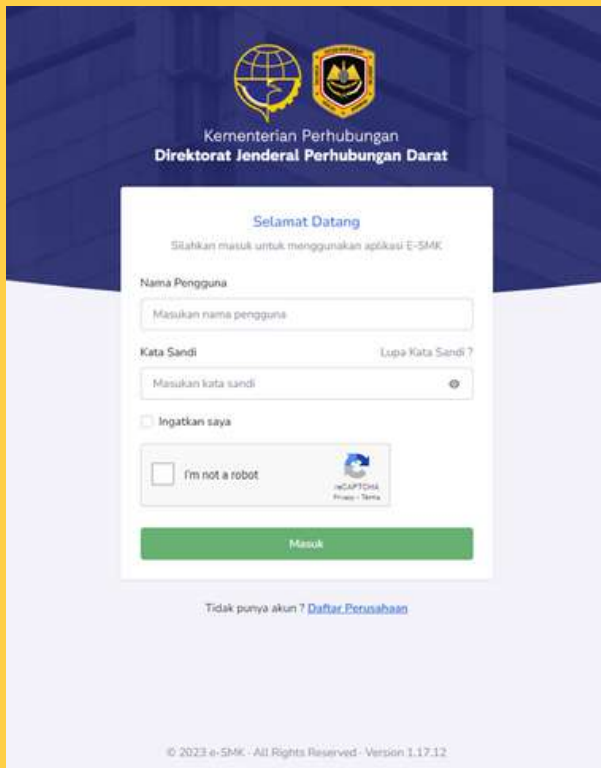
Penerapan sistem informasi E-SMK sangat strategis. Melalui sistem yang dapat diakses dimana saja, E-SMK memiliki keunggulan:

- Akses mudah dan tanpa batas waktu;
- Mempercepat inisiasi dan proses sertifikasi;
- Pengurangan dokumen fisik;
- Menghindari keterlambatan dan human error;
- Pendampingan jarak jauh;
- Meningkatkan pemahaman tanpa harus menunggu kunjungan lapangan;
- Pelaporan dan evaluasi berbasis sistem;
- Mempercepat proses evaluasi dan keputusan sertifikasi.

IMPLEMENTASI E-SMK

Kewajiban penggunaan Sistem Informasi E-SMK dimulai pada Mei 2025. Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib melakukan registrasi pembuatan akun pada laman <https://smk-pau.kemenhub.go.id> dengan menggunakan NIB yang telah terintegrasi oleh Online Submission System (OSS). Seluruh pengajuan SMK PAU wajib menggunakan E-SMK.

Sistem Informasi E-SMK



Dalam era digital yang berkembang pesat, sektor transportasi semakin dituntut untuk menghadirkan sistem yang tidak hanya efisien, tetapi juga memastikan keselamatan penumpang. Sebagai respons terhadap tantangan tersebut, Sistem informasi E-SMK dikembangkan untuk memonitor, mengelola, dan meningkatkan aspek keselamatan dalam operasional angkutan umum.

Melalui penerapan teknologi digital dalam sistem E-SMK, diharapkan terjadi peningkatan kualitas layanan angkutan umum, pengurangan kecelakaan, serta terciptanya lingkungan transportasi yang lebih aman dan nyaman bagi masyarakat.

Manfaat E-SMK

• MENYEDIAKAN FASILITAS PELAYANAN SMK PAU BERBASIS ONLINE

Membangun dan mengelola sistem digital untuk mendukung implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) di Perusahaan Angkutan Umum (PAU) agar lebih efektif, efisien, dan terukur.

• MENDORONG PERCEPATAN CAPAIAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM YANG MEMILIKI SERTIFIKAT SMK

Penerapan sistem informasi E-SMK sangat strategis. Melalui sistem yang dapat diakses dimana saja, E-SMK memiliki keunggulan:

- Akses mudah dan tanpa batas waktu;
- Mempercepat inisiasi dan proses sertifikasi;
- Pengurangan dokumen fisik;
- Menghindari keterlambatan dan human error;
- Pendampingan jarak jauh;
- Meningkatkan pemahaman tanpa harus menunggu kunjungan lapangan;
- Pelaporan dan evaluasi berbasis sistem;
- Mempercepat proses evaluasi dan keputusan sertifikasi.

IMPLEMENTASI E-SMK

Kewajiban penggunaan Sistem Informasi E-SMK dimulai pada Mei 2025. Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib melakukan registrasi pembuatan akun pada laman <https://smk-pau.kemenhub.go.id> dengan menggunakan NIB yang telah terintegrasi oleh Online Submission System (OSS). Seluruh pengajuan SMK PAU wajib menggunakan E-SMK.

Sosialisasi Keselamatan Jalan

Majelis Umum PBB mengadopsi resolusi A/RES/74/299 "Meningkatkan keselamatan jalan global", yang mencanangkan Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2021-2030, dengan target untuk mencegah setidaknya 50% kematian lalu lintas jalan raya dan cedera pada tahun 2030. WHO dan komisi regional PBB, bekerja sama dengan mitra lain dalam Kolaborasi Keselamatan Jalan PBB.

Singapura melakukan berbagai kampanye keselamatan jalan, seperti kampanye anti-mengemudi dalam keadaan mabuk, kampanye sopan santun di jalan, dan kampanye keselamatan untuk lansia.

Beberapa kampanye keselamatan jalan di Singapura, di antaranya:

- Singapore Road Safety Month (SRSM): Kampanye yang bertujuan meningkatkan kesadaran masyarakat akan bahaya berkendara dengan kecepatan tinggi dan menyeberang jalan sembarangan.
- Road Safety with Kay and Bear Bear: Kampanye keselamatan jalan yang melibatkan tokoh kartun Kay dan Bear Bear.
- Singapore Ride Safe: Kampanye keselamatan jalan yang bertujuan meningkatkan keselamatan berkendara di Singapura.
- Shell Traffic Games: Kampanye keselamatan jalan yang melibatkan permainan lalu lintas.
- Road Safety Carnival for Seniors: Kampanye keselamatan jalan yang ditujukan untuk lansia.

Selain kampanye, Singapura juga melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan keselamatan jalan, seperti: Meningkatkan infrastruktur jalan, Memberlakukan standar impor kendaraan yang ketat, Memberlakukan sistem kuota kendaraan, Mengawajibkan inspeksi kendaraan secara berkala, Melakukan audit keselamatan jalan.