



# RENCANA STRATEGIS

BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT  
KELAS II SULAWESI UTARA



**TAHUN 2025 - 2029**

## DAFTAR ISI

|                                                                                     |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| DAFTAR ISI.....                                                                     | i   |
| DAFTAR GAMBAR.....                                                                  | iii |
| DAFTAR TABEL.....                                                                   | iv  |
| DAFTAR LAMPIRAN.....                                                                | v   |
| KATA PENGANTAR.....                                                                 | vi  |
| BAB I : PENDAHULUAN.....                                                            | 1   |
| 1.1 Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara.....    | 2   |
| 1. Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara..... | 2   |
| 2. Potensi dan Permasalahan.....                                                    | 7   |
| BAB II : VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN.....                                        | 33  |
| 2.1 Visi.....                                                                       | 33  |
| 2.1.1 Visi Presiden.....                                                            | 33  |
| 2.1.2 Visi Kementerian Perhubungan.....                                             | 34  |
| 2.1.3 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....                               | 34  |
| 2.2 Misi.....                                                                       | 35  |
| 2.2.1 Misi Presiden.....                                                            | 35  |
| 2.2.2 Misi Kementerian Perhubungan.....                                             | 36  |
| 2.2.3 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....                               | 37  |
| 2.3 Tujuan.....                                                                     | 38  |
| 2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional.....                                              | 38  |
| 2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan.....                                           | 38  |
| 2.4 Sasaran.....                                                                    | 42  |
| 2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional.....                                             | 42  |
| 2.4.2 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029.....                       | 45  |
| BAB III : ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN..... | 62  |
| 3.1. Arah Kebijakan dan Strategi Nasional.....                                      | 62  |
| 3.1.1. Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional.....                        | 62  |
| 3.1.2. Arah Pembangunan (IE).....                                                   | 63  |
| 3.1.3. Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan.....                     | 63  |
| 3.1.4. Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....       | 80  |

|                                                      |                                                                                   |     |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.1.5.                                               | Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....                      | 87  |
| 3.1.6.                                               | Kerangka Kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....                   | 93  |
| BAB IV : TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN ..... |                                                                                   | 98  |
| 4.1.                                                 | Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029.....             | 98  |
| 4.1.1.                                               | Target Pencapaian Sasaran Program .....                                           | 98  |
| 4.1.2.                                               | Target Keluaran ( <i>Output</i> ) Pelaksanaan Kegiatan.....                       | 99  |
| 4.1.3.                                               | Kerangka Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun<br>2025-2029 ..... | 102 |
| BAB V: PENUTUP .....                                 |                                                                                   | 108 |
| 5.1.                                                 | Kesimpulan.....                                                                   | 108 |
| 5.2                                                  | Aahan Pimpinan .....                                                              | 108 |
| 5.3                                                  | Mekanisme Evaluasi .....                                                          | 108 |

## DAFTAR GAMBAR

|                                                                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gambar 1.1 Alur Penyusunan Renstra BPTD Kelas II Sulawesi Utara .....                                                | 1   |
| Gambar 1.2 Bagan Susunan Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara .....                 | 3   |
| Gambar 1.3 Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan .....                                                       | 10  |
| Gambar 1.4 Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan .....                                                            | 15  |
| Gambar 1.5 Analisis Situasional Perhubungan Darat .....                                                              | 20  |
| <br>Gambar 2.1 5 Misi Ditjen Perhubungan Darat .....                                                                 | 38  |
| Gambar 2.2 Transportasi Darat Maju Menuju Indonesia Emas 2045 .....                                                  | 40  |
| Gambar 2.3 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045 .....                                                         | 43  |
| Gambar 2.4 <i>Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029</i> .....                                     | 45  |
| Gambar 2.5 Peta strategi (strategy map) Kementerian Perhubungan 2025-2029 .....                                      | 49  |
| <br>Gambar 4.1 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung PN 1 – Kawasan Sentra Produksi Pangan ..... | 101 |
| Gambar 4.2 Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung PN 5 – Kawasan Industri/ Hilirisasi .....       | 101 |
| Gambar 4.3 Proyek Strategis Kementerian Perhubungan Dalam RPJMN 2025-2029 .....                                      | 102 |
| Gambar 4.5 Grafik Kerangka Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas .....                                        | 104 |
| Gambar 4.6 skema pendanaan .....                                                                                     | 106 |

## DAFTAR TABEL

|                                                                                                                                       |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| TABEL 1. 1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara .....                               | 2   |
| TABEL 1. 2 Capaian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara Tahun 2020-2024 .....                           | 5   |
| TABEL 1. 3 Jumlah Kejadian dan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas 2019-2023 .....                                                | 10  |
| TABEL 1. 4 Tantangan dan Peluang pada Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara 2025-2029 .....    | 30  |
| TABEL 2.1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan .....                               | 44  |
| TABEL 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Ditjen Perhubungan Darat ..... | 46  |
| TABEL 2. 3 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Ditjen Perhubungan Darat .....                                            | 47  |
| TABEL 2. 4 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 .....                                           | 50  |
| TABEL 2. 5 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat .....                                                      | 57  |
| TABEL 3. 1 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 .....                         | 66  |
| TABEL 3. 2 Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Ditjen Perhubungan Darat .....                           | 76  |
| TABEL 3.3 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat .....                                                                  | 81  |
| TABEL 3. 4 Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat .....                      | 84  |
| TABEL 4. 1 Target Indikator Kinerja Program Infrastruktur Konektivitas .....                                                          | 98  |
| TABEL 4. 2 Target Proyek Strategis/Keluaran (Output) RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 .....              | 100 |
| TABEL 4. 3 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 .....                 | 103 |
| TABEL 4. 4 Komposisi Anggaran Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 .....                           | 104 |

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Matriks Kerangka Kinerja Dan Pendanaan

Lampiran II Matriks Proyek Strategis

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas selesainya penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara Tahun 2025 – 2029 yang merupakan dokumen perencanaan nasional untuk periode 5 (lima) tahun dan melaksanakan sesuai dengan tugas dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara. Penyusunan Rencana Strategis mengaju pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2025 Perubahan atas PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Dasar Hukum dalam Penyusunan Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara Periode 2025 – 2029 adalah Undang – undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional, Undang – undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025 – 2045, Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 Tentang Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025 – 2029, Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025 – 2029, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 Tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2025 Perubahan Kedua atas PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

Dengan disusunnya Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara Periode 2025 – 2029 dapat menjadi landasan yang kuat untuk dapat mewujudkan sistem Transportasi Darat yang dapat mendukung pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat, serta meningkatkan kinerja demi terwujudnya sistem dan tata kelola yang baik dalam Pemerintahan.

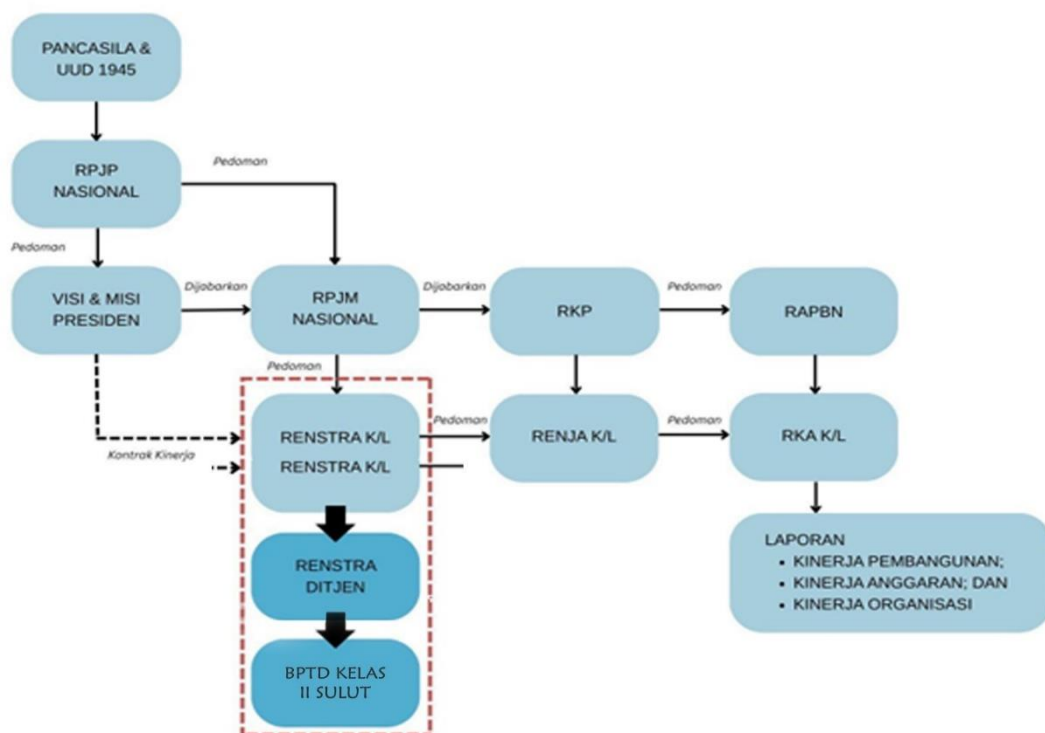
Manado, 31 Desember 2025  
Kepala BPTD Kelas II Sulawesi Utara



Ditandatangani secara elektronik  
ALEXANDER HILMI PERDANA, S.Si.T., M.Si.  
NIP 19811203 200502 1 001

## BAB I : PENDAHULUAN

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



Gambar 1. 1 Alur Penyusunan Renstra BPTD Kelas II Sulawesi Utara

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

## 1.1 Kondisi Umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara

### 1. Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara mempunyai kedudukan, tugas, dan fungsi sebagaimana disampaikan pada Tabel 1.1”.

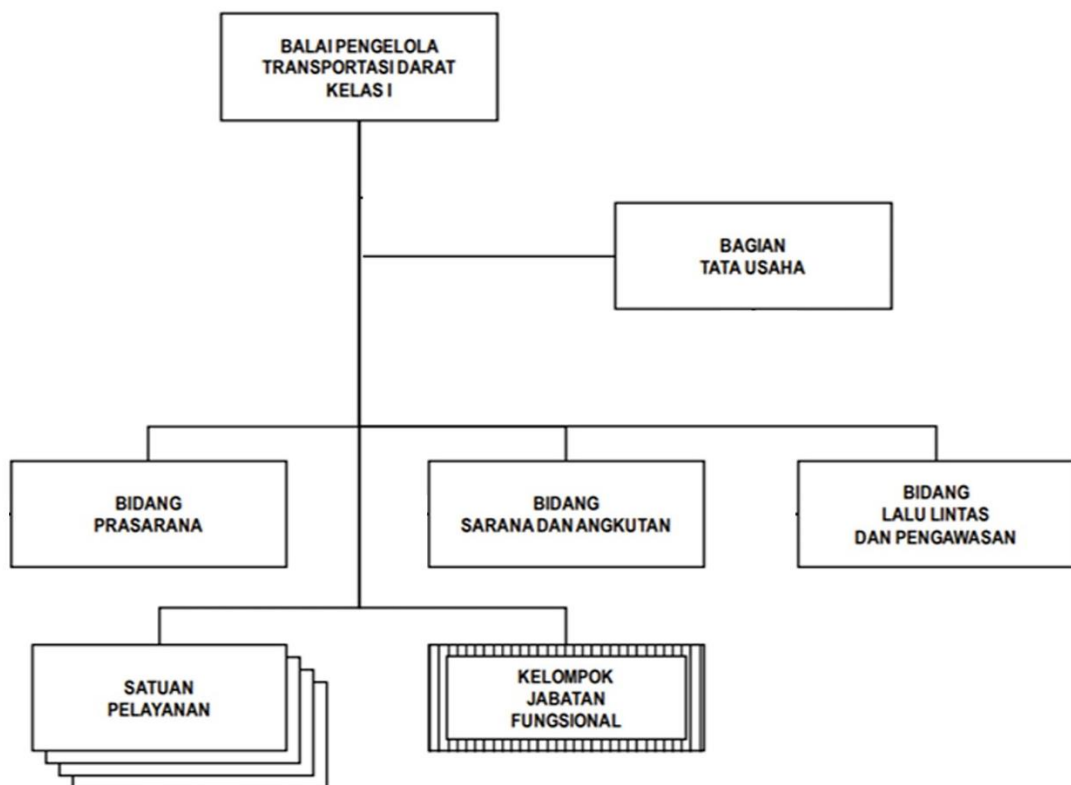
TABEL 1. 1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara

| NO | ASPEK                    | PENGATURAN DALAM PM 4 TAHUN 2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----|--------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Kedudukan                | Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.<br>Balai Pengelola Transportasi Darat dipimpin oleh Kepala.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 2  | Tugas                    | Melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan, pengendalian dan pengawasan keselamatan sarana, prasarana, lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau dan penyeberangan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 3  | Fungsi yang dilaksanakan | <b>a. Penyusunan rencana, program, dan anggaran;</b><br><b>b. Pelaksanaan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan;</b><br><b>c. Pelaksanaan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan;</b><br><b>d. Pelaksanaan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan;</b><br><b>e. Pelaksanaan urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan pelaksanaan</b> |

|  |  |                                                                                                                                      |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | <b>administrasi</b> Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara; dan<br>f. <b>Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.</b> |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Sumber:** Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi

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



Gambar 1. 2 Bagan Susunan Organisasi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara

Memerhatikan fungsi yang dilaksanakan Balai Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara di atas, maka cakupan bidang pembangunan dan pengelolaannya terdiri dari konektivitas transportasi darat, pelayanan transportasi darat, keselamatan transportasi darat, dan penunjang teknis transportasi darat. Sehingga, landasan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penyelenggaraan bidang sarana transportasi jalan adalah sebagai berikut:

- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;

- b. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2006 tentang Jalan;
- c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; dan
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
- f. Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045;
- g. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029;
- h. Peraturan Presiden No. 80 Tahun 2025 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029;
- i. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029;
- j. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 TAHUN 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan
- k. Berikut dengan Peraturan Pemerintah dan peraturan lainnya sebagai pelaksanaannya.

1. Capaian Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara 2020-2024

Sasaran Program dan Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara dirumuskan dari sasaran nasional dan Renstra Ditjen Perhubungan Tahun 2020-2024 dengan memperhatikan visi dan misi Kementerian Perhubungan, serta permasalahan dan capaian pembangunan 2017-2019. Sasaran Program/Kegiatan diukur melalui Indikator Kinerja Kegiatan. Adapun capaian Indikator Kinerja Program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara disampaikan pada Tabel 1.2 sebagai berikut:

**TABEL 1. 2 Capaian Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara  
Tahun 2020-2024**

| <b>NO</b>   | <b>SASARAN PROGRAM / KEGIATAN</b>                                                          | <b>INDIKATOR KINERJA KEGIATAN</b> |                                                                                  | <b>SATUAN</b> | <b>TARGET 2024</b> | <b>REALISASI 2024</b> |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------|-----------------------|
| <b>SK 1</b> | <b>Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi</b> | <b>IKK 1.1</b>                    | <b>Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan nasional</b>               | <b>%</b>      | <b>100</b>         | <b>100</b>            |
|             |                                                                                            | <b>IKK 1.2</b>                    | <b>Jumlah simpul transportasi nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda</b>  | <b>Lokasi</b> | <b>3</b>           | <b>3</b>              |
|             |                                                                                            | <b>IKK 1.3</b>                    | <b>Jumlah Terminal Tipe A dan Terminal barang yang beroperasi</b>                | <b>Lokasi</b> | <b>4</b>           | <b>4</b>              |
|             |                                                                                            | <b>IKK 1.5</b>                    | <b>Persentase Pelaksanaan Pelayanan Keperintisan angkutan penyeberangan</b>      | <b>%</b>      | <b>100</b>         | <b>100</b>            |
|             |                                                                                            | <b>IKK 1.6</b>                    | <b>Jumlah Pelabuhan SDP yang Beroperasi</b>                                      | <b>Lokasi</b> | <b>14</b>          | <b>14</b>             |
| <b>SK 2</b> | <b>Meningkatnya Kinerja Pelayanan Tranportasi Darat</b>                                    | <b>IKK 2.1</b>                    | <b>Persentase pelaksanan Standart Pelayanan Minimum (SPM) di Terminal Tipe-A</b> | <b>%</b>      | <b>80</b>          | <b>80</b>             |
|             |                                                                                            | <b>IKK 2.3</b>                    | <b>Persentase pelaksanaan standart pelayanan Minumum (SPM) di Pelabuhan SDP</b>  | <b>%</b>      | <b>80</b>          | <b>80</b>             |
| <b>SK 4</b> | <b>Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat</b>                                         | <b>IKK 3.1</b>                    | <b>Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal</b> | <b>%</b>      | <b>100</b>         | <b>100</b>            |
|             |                                                                                            | <b>IKK 3.2</b>                    | <b>Persentase pelanggran pada UPPKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat</b>    | <b>%</b>      | <b>50</b>          | <b>50</b>             |
|             |                                                                                            | <b>IKK 3.5</b>                    | <b>Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang</b>                             | <b>Orang</b>  | <b>500</b>         | <b>500</b>            |

|             |                                                                                                |                 |                                                                             |              |           |           |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|-----------|-----------|
|             |                                                                                                |                 | <b>keselamatan transportasi<br/>jalan</b>                                   |              |           |           |
|             |                                                                                                | <b>IKK 3.7a</b> | <b>Persentasi Standarisasi<br/>Pengujian Berkala<br/>Kendaraan Bermotor</b> | <b>%</b>     | <b>75</b> | <b>75</b> |
| <b>SK 5</b> | <b>Meningkatnya<br/>Kualitas<br/>Penyelenggaran<br/>Dukungan Teknis<br/>Transportasi Darat</b> | <b>IKK 5.1</b>  | <b>Kualitas Penyelenggaraan<br/>dukungan teknis<br/>transportasi darat</b>  | <b>Nilai</b> | <b>90</b> | <b>90</b> |
| <b>SK 1</b> | <b>Meningkatnya<br/>Birokrasi Ditjen<br/>Perhubungan<br/>Darat Akuntabel</b>                   | <b>IKK 1</b>    | <b>Tingkat Penyelenggaraan<br/>Perkantoran Ditjen<br/>Perhubungan Darat</b> | <b>Nilai</b> | <b>90</b> | <b>90</b> |

## 2. Potensi dan Permasalahan

Analisis potensi, permasalahan, peluang, dan tantangan pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan 2025-2029 menggunakan pendekatan identifikasi isu strategis dan analisis situasional pada sektor perhubungan darat. Identifikasi isu strategis dilakukan untuk menemukanali permasalahan yang perlu dijawab dalam jangka menengah. Sementara itu, analisis situasional dilakukan untuk menemukanali faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi sektor perhubungan darat.

Isu strategis sektor perhubungan darat adalah sebagai berikut:

### 1) Tingginya biaya logistik

Biaya logistik terdiri dari biaya pergudangan, transportasi, dan administrasi. Angkutan darat, termasuk kereta api berkontribusi terhadap 50 persen dari biaya logistik.

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

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

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

dan pasar yang tersebar menyebabkan jarak perjalanan barang menjadi semakin jauh. Peningkatan jarak perjalanan barang menyebabkan biaya angkutan barang menjadi semakin meningkat pula;

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

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

Indonesia menjadi peluang bagi peningkatan kontribusi sektor perhubungan darat untuk menurunkan biaya angkutan barang berbasis jalan.

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

2) Masih tingginya fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan

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

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

TABEL 1. 3 Jumlah Kejadian dan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas 2019-2023

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

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri pada PDDA 2023

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



Gambar 1. 3 Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri pada PDDA 2023

Fasilitas korban kecelakaan pada tahun 2023 menunjukkan bahwa 3-4 orang meninggal dunia per jam akibat kecelakaan lalu lintas, satu dari delapan korban kecelakaan lalu lintas jalan meninggal dunia, dan satu orang meninggal dunia tiap enam kejadian kecelakaan lalu lintas jalan.

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

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

Kementerian Perhubungan cq. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara memiliki peran penting dalam pelaksanaan RUNK LLAJ sebagai koordinator Pilar 3 (Kendaraan yang Berkeselamatan) maupun instansi penanggung jawab dan pendukung pada Pilar 1 (Sistem yang Berkeselamatan), Pilar 2 (Jalan yang Berkeselamatan), dan Pilar 4 (Pengguna Jalan yang Berkeselamatan).

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

Tantangan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara untuk meningkatkan kontribusi bagi perbaikan kinerja keselamatan jalan perlu difokuskan pada suatu kejadian kecelakaan lalu lintas jalan yang fatal dan berulang dengan penyebab yang sama. Penanganan keselamatan LLAJ perlu ditinjau dari akar masalah penyebab kecelakaan. Sebagai contoh adalah kecelakaan lalu lintas jalan yang melibatkan angkutan umum (orang atau barang).

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

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

### 3) Masih rendahnya modal share angkutan umum perkotaan

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

Urbanisasi meningkatkan kebutuhan lahan untuk tempat tinggal pada kawasan perkotaan. Keterbatasan lahan pada kawasan perkotaan menyebabkan harga lahan untuk permukiman makin meningkat pula. Masyarakat memilih untuk tinggal pada area permukiman yang tersebar

di kawasan pinggiran kota. Kondisi ini mendorong kawasan perkotaan berkembang secara *sprawl*. Perkembangan *sprawl* ini ditandai oleh pola hunian yang berkepadatan rendah dan demand pergerakan yang tersebar.

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

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

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

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

Kawasan aglomerasi perkotaan diarahkan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Wilayah metropolitan di Indonesia memberikan kontribusi sebesar 44,13 persen dari PDB Indonesia. Sektor perhubungan darat melalui pengembangan angkutan umum massal

perkotaan memiliki peluang untuk meningkatkan nilai tambah bagi peningkatan kontribusi wilayah metropolitan terhadap PDB Indonesia.

Namun demikian, tren urbanisasi menjadi tantangan bagi perencanaan transportasi perkotaan di Indonesia ke depan. Kebutuhan ruang untuk tempat tinggal pun semakin besar, ketika persentase penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan semakin besar pula. Intervensi tata guna lahan pada kawasan perkotaan diperlukan untuk mendorong pembangunan hunian dengan tata guna campuran dan berkepadatan tinggi pada kawasan pusat kota dan sekitar simpul angkutan perkotaan.

#### 4) Dampak Lingkungan Sektor Transportasi

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

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

#### 5) Konektivitas Wilayah Daratan

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

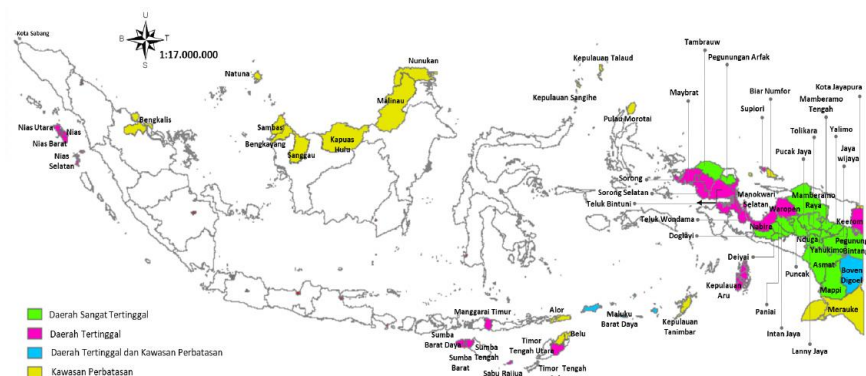
Angkutan jalan menjalankan fungsi *servicing* untuk melayani perjalanan orang antar kota yang menghubungkan antar terminal penumpang tipe A/simpul transportasi/pusat kegiatan (KSN, Food Estate, KE, KI).

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

#### 6) Aksesibilitas bagi pemerataan pembangunan

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

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



Gambar 1. 4 Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan

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

#### 7) Konektivitas Antar Pulau

Indonesia merupakan negara kepulauan. Banyak pulau atau kepulauan yang dipisahkan oleh perairan. Angkutan penyeberangan memiliki peran strategis sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan.

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

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

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

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

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

Namun, penanganan ODOL perlu dilakukan secara menyeluruh dari hulu masalah. Permasalahan *over dimension* dan *over loading* atau ODOL bukan hanya masalah sektor angkutan barang jalan saja, tetapi juga bersifat lintas sektor. Faktor penyebab perilaku ODOL antara lain adalah sebagai berikut:

- a) Tidak adanya tata niaga komoditas menyebabkan peningkatan jumlah dan jarak perjalanan. Akibatnya, pergerakan angkutan barang menjadi acak dan biaya transportasi meningkat;
- b) Minimnya pusat konsolidasi barang, angkutan peti kemas masih terbatas;
- c) Pemisahan peran dalam penyediaan armada barang antara APM kendaraan dan industri karoseri, serta kepentingan bisnis transporter dan pemilik barang menimbulkan moral hazard dari perilaku *over dimension*;
- d) Fragmentasi industri angkutan barang jalan, moral *hazard* perilaku *over load* dari operator angkutan kecil;
- e) *Empty backhaul* muatan angkutan barang (<50%); dan
- f) Kepastian hukum untuk penegakan pelanggaran ODOL.

Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan hanya pada angkutan barang khusus berbahaya dan tidak berbahaya. Sementara itu, kewenangan angkutan barang umum dijalankan oleh pemerintah daerah. Pada tahap awal, penanganan ODOL difokuskan pada pada angkutan barang khusus. Tahap berikutnya, pemerintah daerah didorong untuk terlibat dalam penanganan ODOL untuk angkutan barang umum.

#### 9) Kebutuhan *Actual Data*

Kebutuhan sistem informasi pengembangan data aktual untuk mendukung perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja

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

Analisis situasional bidang perhubungan darat dilakukan dengan pendekatan *PESTEL Analysis* sebagai berikut:

1) Political

- a) Jaringan transportasi tidak dibatasi oleh wilayah administrasi. Layanan angkutan tidak boleh terputus oleh pembagian kewenangan pada sektor perhubungan;
- b) Permasalahan sektor transportasi darat (logistik, keselamatan, angkutan perkotaan) bersifat lintas sektor, perlu conductor untuk orkestrasikan penanganan masalah.

2) Economic

- a) Masih tingginya biaya logistik. 80% biaya logistik disumbang oleh transportasi. Sektor transportasi darat, termasuk kereta api berkontribusi terhadap 50% dari total biaya transportasi; dan
- b) Target pertumbuhan ekonomi pada Tahun 2029 adalah 8%. Kawasan perkotaan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi.

3) Social

- a) Tren urbanisasi terhadap perkembangan kawasan perkotaan. Kawasan perkotaan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi; dan
- b) Penduduk di DTPK termarginalkan oleh minimnya aksesibilitas

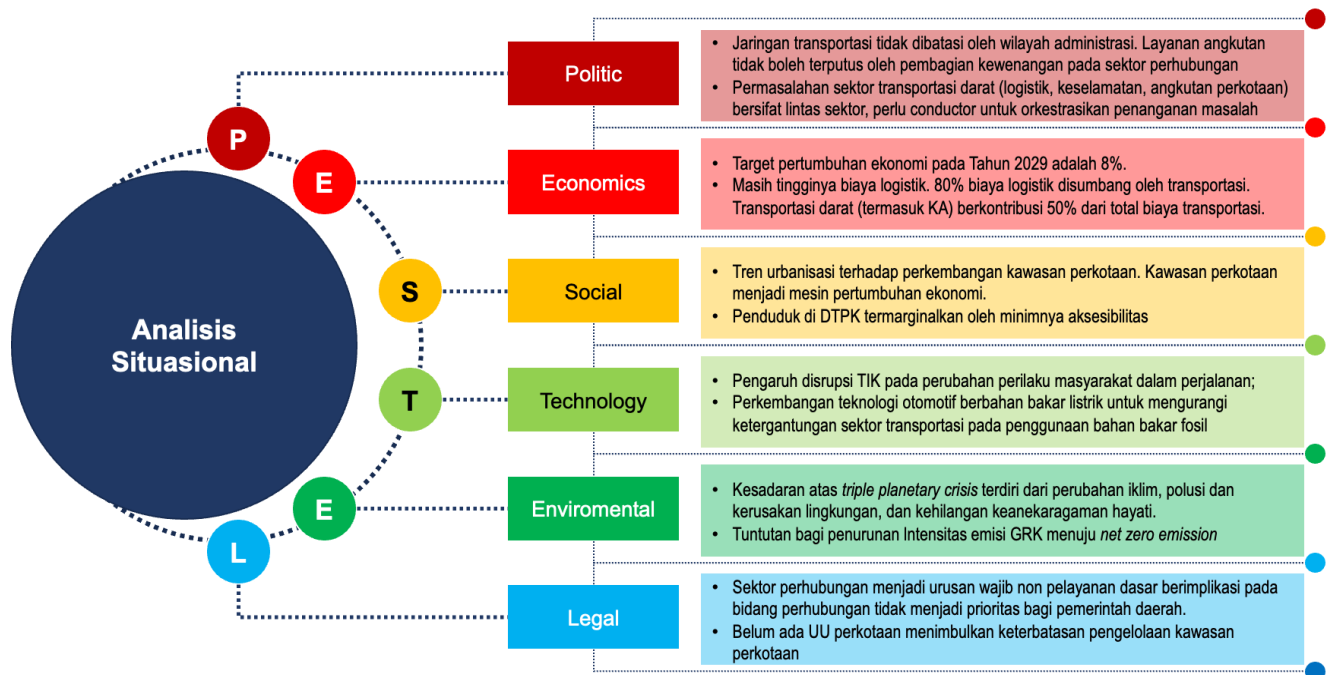
4) Technology

- a) Pengaruh disrupsi TIK pada perubahan perilaku masyarakat dalam perjalanan; dan
- b) Perkembangan teknologi otomotif berbahan bakar listrik untuk mengurangi ketergantungan sektor transportasi pada penggunaan bahan bakar fosil

5) Enviromental

- a) Kesadaran atas triple planetary crisis terdiri dari perubahan iklim, polusi dan kerusakan lingkungan, dan kehilangan keanekaragaman hayati; dan
  - b) Tuntutan bagi penurunan Intensitas emisi GRK menuju *net zero emission*.
- 6) Legal
- a) Sektor perhubungan menjadi urusan wajib non pelayanan dasar berimplikasi pada bidang perhubungan tidak menjadi prioritas bagi pemerintah daerah; dan
  - b) Belum ada UU perkotaan menimbulkan keterbatasan pengelolaan kawasan perkotaan.

Penjabaran analisis situasional secara ringkas disajikan pada **Gambar .....**



Gambar 1. 5 Analisis Situasional Perhubungan Darat

Analisis tantangan dan peluang untuk menjawab isu strategis dan analisis situasional dari faktor eksternal yang mempengaruhi kinerja sektor perhubungan darat sebagaimana disajikan pada **Tabel 7** adalah sebagai berikut:

- 1) Tantangan dan peluang untuk meningkatkan kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya transportasi adalah sebagai berikut:
  - a) Tantangan untuk meningkatkan kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya transportasi adalah sebagai berikut:
    - Kegiatan logistik bersifat lintas sektor. Penanganan masalah logistik di Indonesia memerlukan *conductor* untuk mengorkestrasikan penanganan logistik yang lintas sektor; dan
    - Waktu tempuh pada lintas utama di Indonesia masih tinggi dibandingkan negara tetangga.
  - b) Peluang untuk meningkatkan kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya transportasi adalah sebagai berikut:

- Pengembangan konektivitas lintas angkutan barang untuk menghubungkan gateway (pelabuhan dan bandar udara), terminal barang (alih moda dan konsolidasi/distribusi muatan barang), dan hinterland;
  - Peningkatan kelancaran lalu lintas untuk menurunkan waktu tempuh perjalanan lintas utama pulau di Indonesia; dan
  - Peningkatan kontribusi angkutan barang berbasis jalan untuk menurunkan biaya transportasi.
- 2) Tantangan dan peluang untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:
- a) Tantangan untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:
- Keselamatan LLAJ bersifat lintas sektor. Penanganan keselamatan Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan menggunakan pendekatan 5 pilar keselamatan.
  - Penetapan kontribusi tiap pilar untuk menurunkan fatalitas korban kecelakaan belum tersedia, sehingga kontribusi perhubungan darat belum dapat diukur secara langsung.
- b) Peluang untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:
- Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara memiliki peran penting dalam pelaksanaan RUNK LLAJ sebagai koordinator Pilar 3 maupun instansi penanggung jawab dan pendukung pada Pilar 1, Pilar 2, dan Pilar 4.
  - Peran Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara difokuskan pada Pilar 3 (koordinator pilar) dan penanganan pada kejadian kecelakaan lalu lintas jalan yang fatal dan berulang dengan penyebab yang sama, seperti: kecelakaan lalu lintas jalan yang melibatkan angkutan umum (orang atau barang).
- 3) Tantangan dan peluang untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:
- a) Tantangan untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:

- Urbanisasi meningkatkan kebutuhan lahan untuk tempat tinggal di kawasan perkotaan. Masyarakat memilih tinggal di pinggiran kota, sehingga mendorong perkembangan *sprawl* kawasan perkotaan, yang ditandai oleh pola hunian berkepadatan rendah dan tersebar;
  - Permintaan pergerakan pada kawasan perkotaan dengan kepadatan rendah dan tersebar menyebabkan jaringan satu moda angkutan saja tidak mampu untuk menjangkau seluruh kawasan perkotaan;
  - Kendaraan pribadi dengan pola perjalanan door-to-door menjadi moda yang sesuai digunakan pada kawasan perkotaan yang berkembang secara *sprawl*. Jika kondisi ini dibiarkan, masyarakat menjadi makin tergantung pada penggunaan kendaraan pribadi.
- b) Peluang untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:
- Penerapan *transport demand management* untuk meningkatkan pengguna angkutan umum massal perkotaan dan menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan;
  - Integrasi antar/intra moda angkutan perkotaan untuk membentuk pengalaman perjalanan tunggal yang door-to-door dan seamless.
- 4) Tantangan dan peluang untuk menurunkan ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil adalah sebagai berikut:
- a) Tantangan untuk menurunkan ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil adalah ketergantungan sektor transportasi pada bahan bakar fosil masih tinggi (338,4 juta BOE. Skenario BAU, proyeksi permintaan energi sektor transportasi tumbuh 4,6%/tahun dan meningkat 5 kali lipat pada tahun 2050 dibanding tahun dasar 2016.
- b) Peluang untuk menurunkan ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil masih terbuka, karena penggunaan kendaraan berbahan bakar gas dan listrik masih kurang dari satu persen.

- 5) Tantangan dan peluang untuk mendorong daya saing layanan angkutan antar kota untuk meningkatkan konektivitas Wilayah Daratan:
  - a) Tantangan untuk meningkatkan daya saing layanan angkutan antar kota adalah pembangunan jalan tol antar kota mengungkit perjalanan antar kota dengan kendaraan pribadi secara masif;
  - b) Peluang untuk meningkatkan daya saing layanan angkutan antar kota adalah sebagai berikut:
    - Angkutan jalan memiliki peran strategis untuk membangun konektivitas seluruh wilayah daratan dan layanan first/last miles dengan moda angkutan lain; dan
    - Restrukturisasi trayek angkutan AKAP via tol dan non tol untuk meningkatkan daya saing angkutan AKAP.
- 6) Tantangan dan peluang untuk afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK
  - a) Tantangan untuk afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) adalah Masyarakat di DTPK termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas;
  - b) Peluang untuk afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) adalah sebagai berikut:
    - Angkutan penumpang jalan perintis membuka wilayah untuk mengungkit pemerataan pembangunan. Sementara itu, angkutan barang perintis menjadi layanan first/last miles dari/ke gateway (pelabuhan) dengan hinterland di wilayah kepulauan.
    - Peningkatan jumlah DTPK dilayani oleh angkutan orang dan barang perintis
- 7) Tantangan dan peluang untuk angkutan penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan
  - a) Tantangan pengembangan angkutan penyeberangan adalah Indonesia sebagai negara kepulauan menyebabkan banyak pulau atau kepulauan yang dipisahkan oleh perairan;
  - b) Peluang pengembangan angkutan penyeberangan adalah peran strategis angkutan penyeberangan baik komersial dan perintis

sebagai jembatan penghubung dua pulau yang berdekatan dan dipisahkan oleh perairan untuk mengatasi permasalahan konektivitas antar pulau.

- 8) Tantangan dan peluang untuk penanganan kendaraan barang ODOL
  - a) Tantangan penanganan kendaraan barang ODOL adalah sebagai berikut:
    - Penanganan kendaraan barang ODOL bersifat lintas sektor dan kewenangan;
    - Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan hanya pada angkutan barang khusus berbahaya dan tidak berbahaya. Sementara itu, kewenangan angkutan barang umum dijalankan oleh pemerintah daerah.
  - b) Peluang penanganan kendaraan barang ODOL pada tahap awal adalah difokuskan pada pada angkutan barang khusus. Tahap berikutnya, pemerintah daerah didorong untuk terlibat dalam penanganan ODOL untuk angkutan barang umum.
- 9) Tantangan dan peluang pengembangan actual data LLAJ
  - a) Tantangan pengembangan actual data LLAJ adalah masalah transportasi jalan di Indonesia perlu diselesaikan dengan pemanfaatan pangkalan data yang bersifat aktual untuk identifikasi dan analisis permasalahan, membuat keputusan, meningkatkan kualitas respons darurat, dan evaluasi kinerja.
  - b) Peluang pengembangan actual data LLAJ adalah digitalisasi penyelenggaraan LLAJ dengan pengembangan sistem informasi sebagai instrumen perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan berbasis data yang aktual.

TABEL 1. 4 Tantangan dan Peluang pada Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara 2025-2029

| No | Isu Strategis                                                               | Tantangan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Peluang                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya logistik | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Logistik bersifat lintas sektor. Penanganan masalah logistik perlu conductor untuk orkestrasi penanganan logistik;</li> <li>- Waktu tempuh pada lintas utama di Indonesia masih tinggi dibandingkan negara tetangga (Indonesia : 2,2 Jam/100 km, sedangkan rata rata Vietnam dan Thailand mencapai 1,5 Jam/100 km)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengembangan konektivitas lintas angkutan barang untuk menghubungkan gateway (pelabuhan dan bandar udara), terminal barang (alih moda dan konsolidasi/distribusi muatan), dan hinterland;</li> <li>- Peningkatan kelancaran lalu lintas untuk menurunkan waktu tempuh perjalanan pada lintas utama pulau di Indonesia yang bermanfaat untuk menurunkan biaya transportasi</li> </ul>                                                                                                                                                                                  |
| 2  | Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Keselamatan LLAJ bersifat lintas sektor. Penanganan keselamatan LLAJ menggunakan pendekatan 5 pilar keselamatan.</li> <li>- Penetapan kontribusi tiap pilar untuk menurunkan fatalitas korban kecelakaan belum tersedia, sehingga kontribusi perhubungan darat belum dapat diukur secara langsung.</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara memiliki peran penting dalam pelaksanaan RUNK LLAJ sebagai koordinator Pilar 3 maupun instansi penanggung jawab dan pendukung pada Pilar 1, Pilar 2, dan Pilar 4.</li> <li>- Peran Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara difokuskan pada Pilar 3 (koordinator pilar) dan penanganan pada kejadian kecelakaan lalu lintas jalan yang fatal dan berulang dengan penyebab yang sama, seperti: kecelakaan lalu lintas jalan yang melibatkan angkutan umum (orang atau barang).</li> </ul> |
| 3  | Rendahnya modal share angkutan umum perkotaan                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kawasan aglomerasi perkotaan diarahkan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Wilayah metropolitan di Indonesia memberikan kontribusi sebesar 44,13 persen dari PDB Indonesia.</li> <li>- Sektor perhubungan darat melalui pengembangan angkutan umum massal</li> </ul>                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penerapan transport demand management untuk meningkatkan pengguna angkutan umum massal perkotaan dan menurunkan panjang perjalanan</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

| No | Isu Strategis                                                                                   | Tantangan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Peluang                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    |                                                                                                 | perkotaan memiliki peluang untuk meningkatkan nilai tambah bagi peningkatan kontribusi wilayah metropolitan terhadap PDB Indonesia.                                                                                                                                                                                      | kendaraan pribadi di kawasan perkotaan<br>- Keberhasilan pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan pada kawasan perkotaan metropolitan dan prioritas memberikan nilai tambah berupa peningkatan kontribusi kawasan perkotaan terhadap PDB Indonesia                                                                                                                    |
| 4  | Ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ketergantungan sektor transportasi pada bahan bakar fosil masih tinggi, yaitu: 338,4 juta BOE</li> <li>- Pada skenario BAU, proyeksi permintaan energi sektor transportasi tumbuh 4,6%/tahun dan meningkat 5 kali lipat pada tahun 2050 dibanding tahun dasar 2016</li> </ul>   | Armada angkutan jalan menggunakan bahan bakar gas dan listrik kurang dari 1% menjadi peluang intervensi kebijakan untuk meningkatkan konversi armada dengan memberikan prioritas pada angkutan umum.                                                                                                                                                                            |
| 5  | Konektivitas Wilayah Daratan                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peningkatan konektivitas antar wilayah daratan untuk melayani pergerakan orang dan barang antar kota yang mendukung kegiatan ekonomi dan sosial;</li> <li>- Pembangunan jalan tol antar kota mengungkit perjalanan antar kota dengan kendaraan pribadi secara masif.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Angkutan jalan menjalankan fungsi <i>servicing</i> untuk fasilitasi pergerakan orang guna membangun konektivitas wilayah daratan dan layanan lanjutan bagi moda angkutan lain.</li> <li>- Restrukturisasi trayek via tol dan non tol untuk meningkatkan daya saing angkutan AKAP.</li> </ul>                                           |
| 6  | Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK | Masyarakat yang tinggal di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan (DTPK) termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas. Minimnya aksesibilitas menyebabkan kegiatan ekonomi dan sosial di DTPK pun menjadi terbatas pula.                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Angkutan jalan menjalankan fungsi promoting untuk membuka aksesibilitas wilayah untuk mengungkit kegiatan ekonomi dan sosial bagi tercapainya pemerataan pembangunan.</li> <li>- Penyediaan layanan angkutan orang dan barang perintis merupakan bentuk pemihakan positif untuk membuka aksesibilitas di lebih banyak DTPK.</li> </ul> |

| No | Isu Strategis                                                                                         | Tantangan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Peluang                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7  | Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan | Indonesia sebagai negara kepulauan menyebabkan banyak pulau atau kepulauan yang dipisahkan oleh perairan.                                                                                                                                                                                                                             | Angkutan penyeberangan memiliki peran strategis sebagai jembatan penghubung dua pulau yang berdekatan dan dipisahkan oleh perairan untuk mengatasi permasalahan konektivitas antar pulau.                                                                                                                                                                                                                                          |
| 8  | Kendaraan Barang ODOL                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penanganan kendaraan barang ODOL bersifat lintas sektor dan kewenangan;</li> <li>- Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan hanya pada angkutan barang khusus berbahaya dan tidak berbahaya. Sementara itu, kewenangan angkutan barang umum dijalankan oleh pemerintah daerah.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pada tahap awal, penanganan ODOL difokuskan pada angkutan barang khusus. Tahap berikutnya, pemerintah daerah didorong untuk terlibat dalam penanganan ODOL untuk angkutan barang umum.</li> <li>- Integrasi penanganan ODOL berbasis digital antara uji berkala, pengawasan muatan dan operasional angkutan, serta penegakan hukum untuk meningkatkan kepatuhan perilaku ODOL.</li> </ul> |
| 9  | Kebutuhan Actual Data                                                                                 | Analisis masalah, perumusan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan belum berbasis data aktual untuk menemukan akar masalah transportasi jalan di Indonesia. Penanganan masalah transportasi kurang tepat sasaran karena fokus pada simptom masalah.                                                                       | Digitalisasi penyelenggaraan LLAJ dengan pengembangan sistem informasi sebagai instrumen perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan berbasis data yang aktual                                                                                                                                                                                                                                     |

## BAB II : VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

### 2.1 Visi

#### 2.1.1 Visi Presiden

Visi Presiden Republik Indonesia menjadi landasan dasar penyusunan RPJMN 2020-2024 yang merupakan dasar, perencanaan pembangunan periode 2025-2029. Pembangunan jangka menengah dalam RPJMN 2025-2029 memiliki peran penting sebagai pondasi awal untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045. Membangun Indonesia Emas 2045 adalah cita-cita besar bangsa Indonesia yang tecermin dalam RPJPN 2025-2045 sebagai perayaan 100 tahun kemerdekaan Indonesia. Visi Indonesia Emas 2045 dilandasi oleh Visi Abadi Indonesia dalam Pembukaan UUD 1945 dengan mempertimbangkan modal dasar, megatren global, perubahan iklim, daya dukung dan daya tampung, serta pencapaian pembangunan sebelumnya.

Undang - Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 menjelaskan pengertian Visi Indonesia Emas 2045 adalah pandangan bangsa Indonesia mengenai keadaan bangsa yang diinginkan pada 100 (seratus) tahun kemerdekaan Indonesia. Visi Indonesia Emas 2045 dilandasi oleh Visi Abadi Indonesia dalam Pembukaan UUD 1945 dengan mempertimbangkan modal dasar, megatren global, perubahan iklim, daya dukung dan daya tampung, serta pencapaian pembangunan sebelumnya. Visi Indonesia Emas 2045 adalah :

**VISI INDONESIA EMAS 2025**  
**"Indonesia Emas 2045 : Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Maju dan Berkelanjutan"**

Empat pilar utama Visi Indonesia Emas 2045 terdiri dari:

- a. Bersatu dimaknai sebagai kesatuan kuat berdasarkan Pancasila dan semangat Bhinneka Tunggal Ika;
- b. Berdaulat dimaknai sebagai ketahanan, kesatuan, mandiri, aman dan tangguh;
- c. Maju dimaknai sebagai berdaya, modern, tangguh, unggul, inovatif dan adil;
- d. Berkelanjutan dimaknai sebagai lestari dan seimbang antara pembangunan ekonomi, sosial dan lingkungan.

Visi Presiden Republik Indonesia menjadi landasan untuk penyusunan RPJMN 2025-2029. Visi Presiden periode 2025-2029, yaitu:

**VISI PRESIDEN 2025-2029**  
**"Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045"**

Visi ini mengandung arti bahwa pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putra putri terbaik bangsa yang memiliki kesamaan tekad, dengan dasar fondasi kuat yang telah dibangun pada masa kepemimpinan presiden sebelumnya, sehingga berhasil mewujudkan Indonesia setara negara maju di tahun 2045 dan mencapai cita-cita Indonesia Emas 2045.



### 2.1.2 Visi Kementerian Perhubungan

Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 diturunkan dari Visi Indonesia Emas 2045 sebagaimana tertuang di dalam dokumen RPJPN 2025-2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029. Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 adalah:

**"Transportasi Maju menuju Indonesia Emas 2045"**

### 2.1.3 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 diturunkan dari Visi Indonesia Emas 2045, Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029, dan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Gambar 7**.

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 adalah:

**"Transportasi Darat Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045"**

Pemaknaan transportasi darat Indonesia maju dengan mengacu pada uraian Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029, yaitu: tersedianya jaringan dan layanan transportasi darat yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan.

## 2.2 Misi

Misi menurut UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi.

### 2.2.1 Misi Presiden

Visi Presiden RI dirumuskan dalam 8 (delapan) Misi Astacita, dengan 17 (tujuh belas) Program Prioritas dan 8 (delapan) Program Hasil Terbaik Cepat.

8 Misi Astacita adalah sebagai berikut :

1. **Asta Cita 1:** Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
2. **Asta Cita 2:** Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru;
3. **Asta Cita 3:** Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi;
4. **Asta Cita 4:** Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas;
5. **Asta Cita 5:** Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;

6. **Asta Cita 6:** Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;
7. **Asta Cita 7:** Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi, dan penyelundupan;
8. **Asta Cita 8:** Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

### 2.2.2 Misi Kementerian Perhubungan

Pelaksanaan fungsi Kementerian Perhubungan mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang tentang Kementerian Perhubungan. Misi Kementerian Perhubungan dirumuskan dengan mempersempit lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dengan fokus utama pada 2 (dua) hal sebagai berikut:

- a. Penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi;
- b. Peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi.

Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 disusun dengan membuat pasangan untuk setiap misi pada Asta Cita sebagai berikut:

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;

6. Membangun transportasi perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional; dan
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

### 2.2.3 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 diturunkan dari Misi Asta Cita Presiden 2025-2029 dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Gambar 8** adalah sebagai berikut:

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

| Misi Presiden dan Wakil Presiden<br>2025-2029 (Asta Cita)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Misi Kementerian Perhubungan<br>2025-2029                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Misi Direktorat Jenderal<br>Perhubungan Darat 2025-2029                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM.</li> <li>Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru</li> <li>Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur.</li> <li>Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas.</li> <li>Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri.</li> <li>Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan.</li> <li>Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba.</li> <li>Memperkuat penyelaras kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam, dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan</li> <li>Mewujudkan dukungan transportasi thdp ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru</li> <li>Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman</li> <li>Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan</li> <li>Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama</li> <li>Membangun transportasi perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau</li> <li>Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional</li> <li>Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berkelanjutan iklim</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>Menyediakan transportasi darat yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan</li> <li>Mewujudkan dukungan transportasi darat terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru</li> <li>Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi darat yang merata dan terintegrasi secara kesisteman</li> <li>Memperkuat kualitas SDM transportasi darat dan penerapan kebijakan transportasi darat yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan</li> <li>Memperkuat konektivitas transportasi darat untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama</li> <li>Membangun konektivitas transportasi darat pada wilayah perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau</li> <li>Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi darat</li> <li>Mewujudkan transportasi darat yang ramah lingkungan dan berkelanjutan iklim</li> </ol> |

*Gambar 2. 15 Misi Ditjen Perhubungan Darat*

*Sumber: Draft Renstra Ditjen Darat, 2024*

## 2.3 Tujuan

### 2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional

Tujuan pembangunan nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029 diturunkan dari 17 Program Prioritas Nasional untuk menjawab Misi Asta Cita adalah sebagai berikut:

- Mencapai swasembada pangan, energi dan air;
- Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
- Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
- Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
- Pemberantasan kemiskinan;
- Pencegahan dan pemberantasan narkoba;
- Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia;

### 2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan

#### a. Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

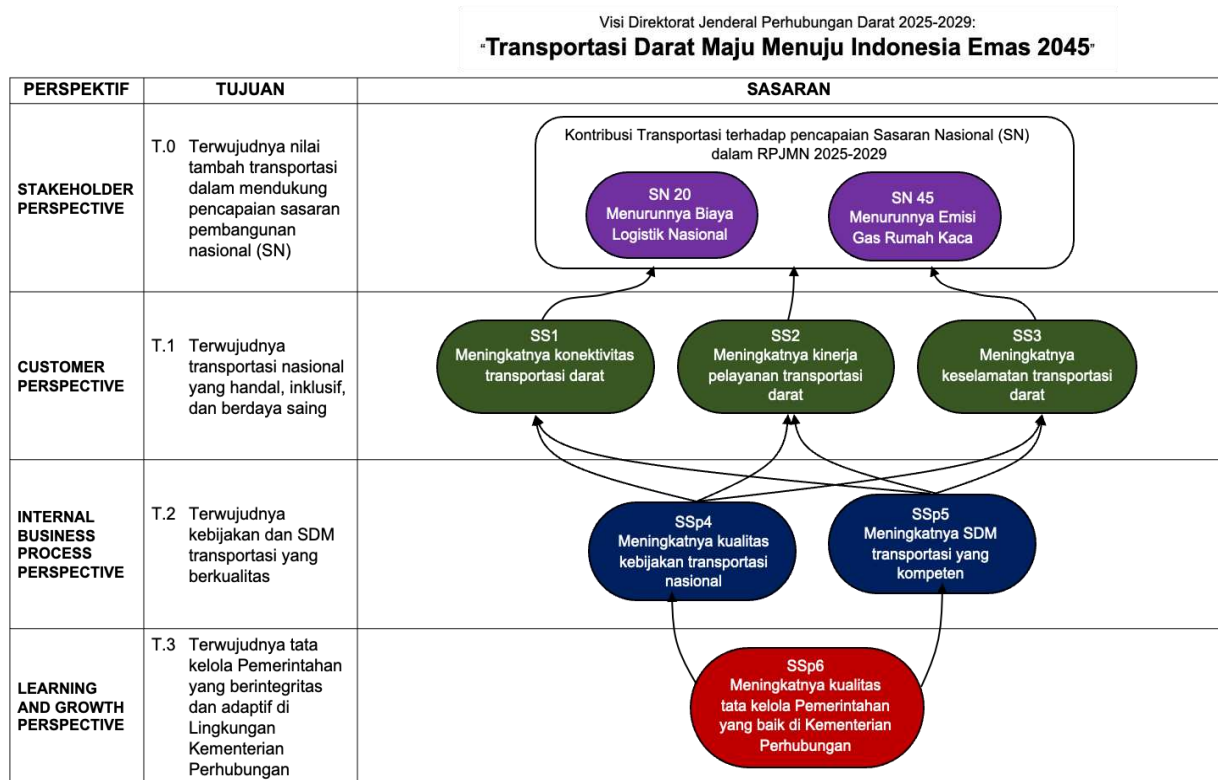
Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 merupakan penjabaran dari Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 dan dilengkapi dengan rencana sasaran nasional yang hendak dicapai dalam rangka mencapai sasaran program prioritas Presiden. Asta Cita sebagai Misi Presiden dituangkan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

Perumusan tujuan dan sasaran Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 menggunakan pendekatan *balanced scorecard* atau BSC. Penggunaan *balanced scorecard* mengacu pada pendekatan yang digunakan dalam penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

Pendekatan *balanced scorecard* membagi proses kerja pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ke dalam 4 (empat) perspektif sebagaimana disajikan pada **Gambar 11** adalah sebagai berikut:

- a. *Stakeholders Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pemangku kepentingan pada bidang perhubungan darat berupa manfaat atau dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan secara berkelanjutan untuk mendukung terwujudnya Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 dan mendukung Visi Indonesia 2045;
- b. *Customer Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pengguna layanan transportasi darat berupa hasil atau outcome dari penyelenggaraan transportasi darat sesuai lingkup tugas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi darat, yaitu: konektivitas dan layanan transportasi darat yang berkualitas dan berkeselamatan;
- c. *Internal Business Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam proses penyelenggaraan pemerintahan di bidang perhubungan darat yang diwujudkan melalui perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan dalam penyediaan infrastruktur transportasi (sarana, dan prasarana) maupun pengembangan SDM sektor transportasi darat yang berkualitas;

- d. *Learning and Growth Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan internal Direktorat Perhubungan Darat dalam penyediaan input/masukan bagi jalannya organisasi berupa penyediaan SDM internal, pendanaan, pengelolaan data dan informasi, perlengkapan kerja, regulasi, organisasi dan tata kerja yang dikelola sesuai prinsip *good governance*.



Gambar 2. 2 Transportasi Darat Maju Menuju Indonesia Emas 2045

Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 yang dirumuskan dengan menggunakan pendekatan *balanced scorecard* adalah sebagai berikut:

**1. Terwujudnya nilai tambah transportasi darat untuk mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJPN 2025-2045**

Tujuan ini menjawab *stakeholder perspective* agar penyelenggaraan bidang perhubungan darat mampu memberikan nilai tambah ekonomi, sosial, dan lingkungan sebagai berikut:

- a) Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah ekonomi adalah sebagai berikut:
  - 1) Perbaikan kinerja transportasi barang berbasis jalan memberikan manfaat ekonomi berupa penurunan biaya transportasi logistik;

- 2) Peningkatan konektivitas bidang transportasi jalan memberikan kontribusi manfaat berupa peningkatan stok infrastruktur;
  - 3) Pengembangan angkutan umum massal perkotaan memberikan manfaat ekonomi berupa peningkatan kontribusi kawasan perkotaan terhadap PDB Indonesia;
  - 4) Penyediaan layanan angkutan perintis orang dan barang memberikan manfaat ekonomi berupa peningkatan pemerataan pembangunan di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan.
- b) Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah sosial adalah sebagai berikut:
- 1) Peningkatan kontribusi perhubungan darat untuk menurunkan jumlah kejadian kecelakaan dan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas memberikan manfaat sosial berupa penurunan biaya yang ditanggung korban dan keluarga korban akibat kecelakaan lalu lintas jalan;
  - 2) Pengembangan angkutan umum massal perkotaan memberikan manfaat sosial berupa penurunan biaya transportasi yang ditanggung oleh masyarakat yang tinggal di kawasan perkotaan.
- c) Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah lingkungan adalah penurunan emisi GRK yang dihasilkan oleh kegiatan transportasi darat.

## 2. Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing

Merupakan tujuan untuk menjawab *customer perspectives* agar penyelenggaraan transportasi darat mampu memberikan layanan yang handal, inklusif, dan berdaya saing mencakup aspek:

### a) Konektivitas yang Handal

Bidang perhubungan darat mengampu moda angkutan jalan dan penyeberangan. Kedua moda ini memiliki peran strategis untuk membangun konektivitas wilayah daratan dan antar pulau di Indonesia. Peran bidang perhubungan darat ini diarahkan untuk menjalankan fungsi *servicing* atau *ship follows the trade* untuk

fasilitasi pergerakan orang dan/atau barang dan *promoting* atau *ship promotes the trade* untuk membuka aksesibilitas wilayah.

Moda angkutan jalan memiliki karakteristik untuk melayani pergerakan dari pintu-ke-pintu. Sebaliknya, karakteristik moda angkutan lain adalah melayani pergerakan dari simpul-ke-simpul. Karakteristik ini memberikan peran strategis bagi moda jalan untuk menghubungkan seluruh wilayah daratan dan menjadi layanan lanjutan bagi moda angkutan lain. Sementara itu, karakteristik wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan mengungkit peran strategis angkutan penyeberangan untuk menyatukan pulau-pulau terdekat yang dipisahkan oleh perairan.

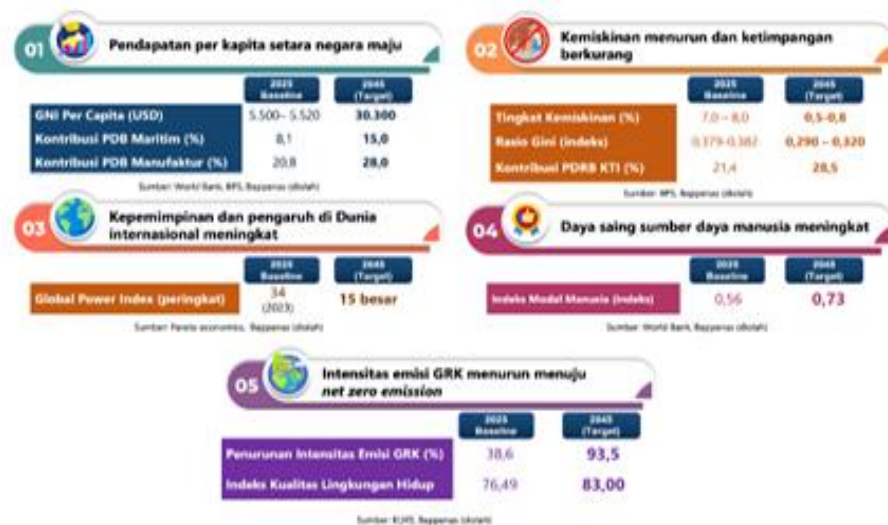
Pengembangan konektivitas transportasi darat dengan memperhatikan peran strategis moda jalan dan penyeberangan diarahkan untuk melayani dan mengungkit perjalanan pada 5 (lima) lokus, yaitu: angkutan perkotaan, angkutan antar kota, angkutan barang, angkutan perintis orang dan barang, serta angkutan penyeberangan.

Pengembangan jaringan trayek/lintas untuk menghubungkan antar pusat kegiatan, antara pusat produksi, distribusi, dan konsumsi, antar pulau, serta daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan yang didukung oleh layanan angkutan yang handal untuk memenuhi kebutuhan perjalanan orang perkotaan dan antar kota, mendukung penurunan biaya transportasi barang, dan mendukung pemerataan pembangunan.

## 2.4 Sasaran

### 2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional

Dalam RPJPN 2025-2045 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian seperti pada Gambar II.7, dimana: Sumber: UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045



Gambar 2. 3 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045

- Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
- Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5-0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antarwilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
- Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi Global Power Index (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia:
- Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (Human Capital Index) menjadi 0,73 pada Tahun 2045.
- Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.

Lebih detail untuk 17 (tujuh belas) Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN 2025 - 2045 (IE), dan Sasaran Pembangunan dan indikatornya yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada Tabel II.2.

**TABEL 2.1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan**

| 8 Misi                                                                   | Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)                              | Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan                                                 | Baseline 2025 | Target 2045 |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|
| M1 Transformasi sosial                                                   | IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata                      | 7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%) | 66,79         | 75,00       |
| M2 Transformasi ekonomi                                                  | IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global                   | 20. Biaya Logistik (% PDB)                                                                                       | 13,5          | 8,0         |
| M3 Transformasi tata kelola                                              | IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif | 24. Indeks Materi Hukum                                                                                          | 0,51          | 0,71        |
|                                                                          |                                                             | 25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)                                                        | 3,12          | 5,00        |
|                                                                          |                                                             | 26. Indeks Pelayanan Publik                                                                                      | 3,68          | 5,00        |
|                                                                          |                                                             | 27. Anti Korupsi                                                                                                 |               |             |
|                                                                          |                                                             | a. Indeks Integritas Nasional                                                                                    | 74,52         | 96,99       |
|                                                                          |                                                             | b. Indeks Persepsi Korupsi                                                                                       | 38            | 60          |
| M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi                                   | IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim        | 44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)                                                     | 0,137         | 0,11        |
|                                                                          |                                                             | 45. Penurunan Emisi GRK (%):                                                                                     |               |             |
|                                                                          |                                                             | a. Kumulatif                                                                                                     | 28,12         | 51,51       |
|                                                                          |                                                             | b. Tahunan                                                                                                       | 36,65         | 80,98       |
| M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan |                                                             | Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)                                                                         | 46,0          | 62,0        |

**Sumber: Ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045**

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- Sasaran No. 7 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)
- Sasaran No. 20, No. 44, No. 45, dan Stok Infrastruktur terhadap PDB terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)
- Sasaran No 24, No. 25, No. 26, dan No. 27 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan

Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

## 2.4.2 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur.

Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045. Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada Gambar II.8, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2029. Detail sasaran



Gambar 2. 4 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029  
Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada Tabel II.3. Dalam RPJMN Tahun 2025-2029 terdapat sasaran dan indikator pada level

Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro P) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator/pengampu maupun sebagai pendukung (detailnya dapat dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029).

TABEL 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Ditjen Perhubungan Darat

| Prioritas Nasional (PN)                                                                                                                                                                                                                          | Sasaran PN                                                       | Indikator PN                           | Satuan | Baseline 2024 | Target 2025 | Target 2029 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|--------|---------------|-------------|-------------|
| 03-PN: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi | 01-Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan     | 01-Stok Infrastruktur terhadap PDB     | %      | 43,00 (2019)  | 46,50       | 48,50       |
| 05-PN: Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan Industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri                                                                                                               | 02-Terwujudnya peningkatan integrasi ekonomi domestik dan global | 01-Biaya Logistik                      | % PDB  | 14,29 (2022)  | 13,52       | 12,50       |
| 07-PN: Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan                                                                                                | 02-Terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani  | 01-Indeks reformasi birokrasi nasional | Nilai  | 69,98         | 71,38       | 77,26       |

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2045

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

- Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)
- Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

- c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan) Dalam lampiran II dan Lampiran III terdapat sejumlah sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang ditugaskan kepada Ditjen Perhubungan Darat sebagai koordinator maupun pengampu dalam pencapaiannya, seperti yang dirangkum pada Tabel II.4

TABEL 2. 3 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Ditjen Perhubungan Darat

|                                                    | Indikator                                                                                | Satuan                | Baseline<br>2024 | Target |       |       |       |       |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|--------|-------|-------|-------|-------|
|                                                    |                                                                                          |                       |                  | 2025   | 2026  | 2027  | 2028  | 2029  |
| Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas |                                                                                          |                       |                  |        |       |       |       |       |
| PP 03.01                                           | Volume angkutan penyeberangan                                                            | juta kendaraan        | 11,5<br>(2023)   | 11,60  | 11,80 | 11,90 | 12,10 | 12,20 |
| PP 03.01                                           | Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan                              | juta penumpang        | 685<br>(2023)    | 850    | 870   | 895   | 925   | 950   |
| PP 03.01                                           | Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan                                               | persen                | 53,68<br>(2023)  | 65     | 67    | 70    | 72    | 73    |
| Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas   |                                                                                          |                       |                  |        |       |       |       |       |
| KP 03.01.05                                        | Pelabuhan penyeberangan yang beroperasi                                                  | lokasi (kumulatif)    | 230<br>(2023)    | 235    | 238   | 240   | 240   | 242   |
| KP 03.01.05                                        | Terminal penumpang yang beroperasi                                                       | lokasi (kumulatif)    | 113<br>(2024)    | 121    | 116   | 116   | 117   | 119   |
| KP 03.01.05                                        | Lokasi rawan kecelakaan yang ditangani                                                   | lokasi                | 179<br>(2023)    | 534    | 528   | 539   | 546   | 574   |
| KP 03.01.06                                        | Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan (kumulatif angka dasar tahun (2020)*) | Kota (kumulatif)      | 6<br>(2023)      | 10     | 14    | 16    | 18    | 20    |
| KP 03.01.06                                        | Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan**                             | juta penum-pang/ hari | 1,4<br>(2023)    | 1,42   | 1,43  | 1,45  | 1,49  | 1,56  |
| KP 05.03.01                                        | Biaya transportasi logistik pada angkutan darat selain angkutan rel terhadap PDB***      | persen                | 2,66             | 2,5    |       |       |       | 2,29  |
| KP 05.03.01                                        | Biaya transportasi logistik pada angkutan sungai danau dan penyeberangan terhadap PDB*** | persen                | 0,1              | 0,09   |       |       |       | 0,08  |

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2045

Keterangan:

\* Instansi penghasil Kementerian Perhubungan (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perkeretaapian) dan Pemda

\*\* Instansi penghasil Kementerian PPN/Bappenas, karena melibatkan Pemerintah Daerah untuk SAUM yang sudah

handover dan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah sejak awal.

\*\*\* Diukur oleh Kementerian PPN/Bappenas dan Kemenko Ekonomi.

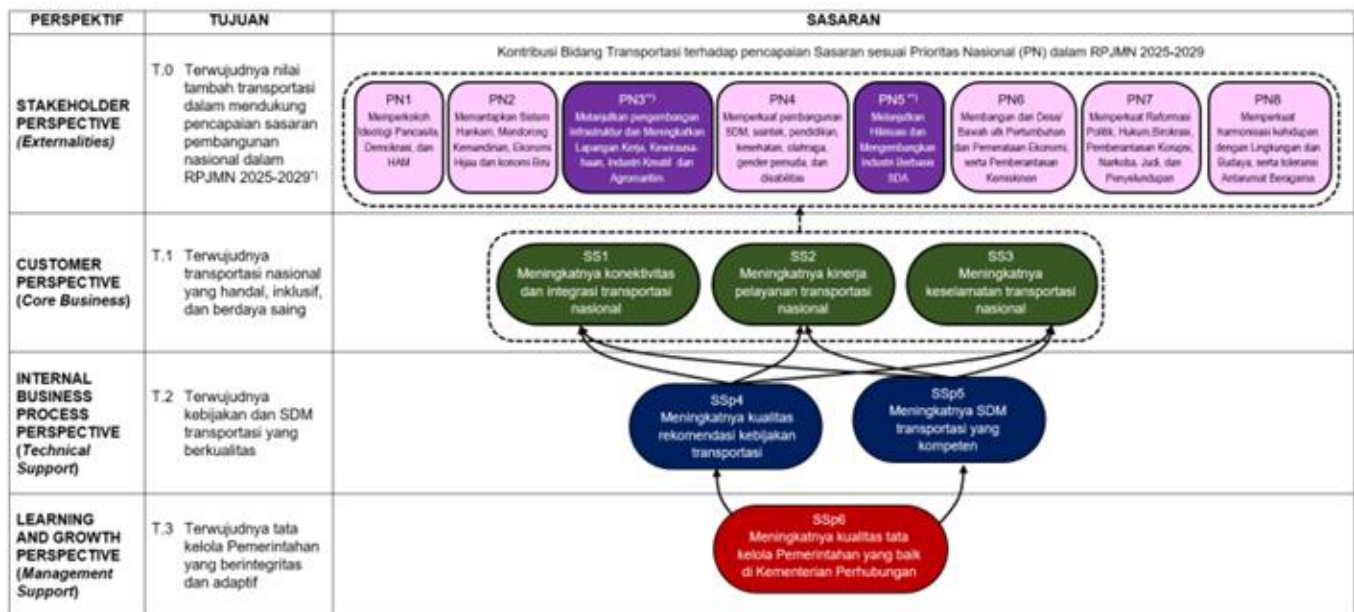
Untuk setiap indikator penugasan dari RPJMN 2025-2029 tersebut akan diturunkan ke setiap Unit Eselon I dan/atau Unit Eselon II sebagai pelaksana dari kegiatan terkait dengan indikator. Daftar Unit Kerja Penanggung Jawab serta detail target kinerja untuk setiap tahun anggaran akan dibahas lebih lanjut pada bab berikutnya.

### **1. Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Strategis Kementerian Perhubungan**

Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan sebagaimana telah dirangkum pada Tabel di atas. Gambar II.9 menjelaskan keterkaitan antara tujuan dengan sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan, serta dukungannya terhadap Sasaran Utama dan sasaran serta indikator pada Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029. Selain itu, sebagai bentuk komitmen Kementerian Perhubungan untuk mendukung pembangunan di segala bidang, maka dalam Gambar II.9 digambarkan bahwa selain mendukung pencapaian sasaran dan indikator pada PN3 dan PN5 yang secara langsung terdapat kontribusi dari core business Kementerian Perhubungan, serta dukungan terhadap sasaran dan indikator pada PN4 dan PN7 di mana terdapat kontribusi dari supporting system Kementerian Perhubungan, maka untuk PN1, PN2, PN6, dan PN8 akan terdapat sejumlah kegiatan pendukung yang dapat di tagging sebagai dukungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam mendukung pembangunan yang inklusif, ketahanan nasional (khususnya pangan, dan energi), pembangunan industri transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada

Gambar II.9 Struktur tersebut disusun dengan pendekatan Balanced Scorecard (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran seluruh eselon 1



<sup>\*)</sup> Pada level Stakeholders (T.0) merupakan tujuan dan Sasaran pada Level Nasional (RPJMN 2025-2029) pengukurannya dikoordinasikan oleh Kemenko/Bappenas  
<sup>\*\*)</sup> pada PN3 dan PN5 terdapat penugasan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas atau Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran 3 RPJMN 2025-2029

Gambar 2. 5 Peta strategi (strategy map) Kementerian Perhubungan 2025-2029

Penjelasan terhadap struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 antara lain:

- Pada Stakeholders Perspective (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029.
- Pada Customers Perspective (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (core business) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
- Pada Internal Business Perspective (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (technical support) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas.

- d. Pada Learning and Growth Perspective (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (manajemen support) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (Good Governance).

## 2. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 disajikan sebagai berikut:

SP1. Meningkatkan konektivitas transportasi darat;

SP2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi darat;

SP3. Meningkatkan keselamatan transportasi darat;

Tabel II.5 menyajikan tujuan dan sasaran program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029. Sementara itu, sasaran dan indikator kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disajikan pada Tabel II.6

TABEL 2. 4 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

| Tujuan                                                                      | Sasaran Program                                           | Penjelasan                                                                                                                                                                                                                                              | Indikator Kinerja Program                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| T.1 Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing | SP.1<br>Meningkatnya konektivitas transportasi darat      | Konektivitas transportasi darat mengacu pada perbaikan dan perluasan jaringan transportasi jalan raya dan ASDP serta sistem pendukung lainnya yang memungkinkan pergerakan orang dan barang antarwilayah menjadi lebih cepat, efisien, dan terintegrasi | 1. IKP1.1. Ratio Konektivitas transportasi Jalan<br>2. IKP1.2 Ratio Konektivitas transportasi ASDP                                                                                    |
|                                                                             | SP.2<br>Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat | kinerja pelayanan transportasi darat merujuk pada perbaikan kualitas, efisiensi, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu layanan transportasi jalan raya dan ASDP                                                                                     | 1. IKP 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Jalan<br>2. IKP 2.2. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi ASDP |

|                                                                                                                              |                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                              |                                                                  | yang digunakan oleh masyarakat umum maupun sektor logistik. Kinerja ini mencerminkan sejauh mana sistem transportasi darat mampu memenuhi kebutuhan pengguna secara optimal dan berkelanjutan.                                                                                          |                                                                       |
|                                                                                                                              | SP.3<br>Meningkatnya keselamatan transportasi darat              | Keselamatan lalu lintas angkutan jalan merujuk pada upaya untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan lalu lintas, serta meminimalisir dampak negatif yang ditimbulkannya terhadap manusia, kendaraan, dan infrastruktur                                                                   | IKP 3 : Persentase Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan |
| T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. | SPp6<br>Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik | Mengukur sejauh mana Kementerian Perhubungan menerapkan prinsip-prinsip Good Governance (tata kelola pemerintahan yang baik) dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan sektor transportasi, yang tercermin melalui berbagai instrumen evaluasi internal dan eksternal. | KP 4 : Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub                            |

TABEL 2. 5 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

| No | INDIKATOR |                                              | URAIAN                                                                                                                                                                                                                                     | RUMUS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | BASLINE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | KETERANGAN                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----|-----------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | IKP1.1    | Ratio Konektivitas transportasi Jalan (RKTJ) | Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antarwilayah melalui jaringan transportasi jalan, yaitu angkutan umum penumpang dan barang, terminal Tipe A, Terminal Barang, dengan AKAP, Angkutan Perintis dan Angkutan Barang | $RKTJ = \frac{RKPP + RKDTPK + RKSPN + RKAKAP + RKAB}{5}$ <p>a. <b>RKPP</b> : Ratio Beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan (Jumlah Kota atau Kawasan PKN sesuai PP NOMOR 13 TAHUN 2017 yang dilayani oleh BRT/BTS)</p> $RKPP = KC / KPN$ <p>KC : Kota yang tercover BTS atau BRT pusat dan Pemda</p> <p>KPN : Jumlah PKN (12 Kawasan perkotaan, 51 (43</p> <p>PKN+Ibukota dan 8 KOTA Jabodetabek (non Jakarta)</p> <p>b. <b>RKDTPK</b> : Ratio Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK (Jumlah DTPK yang dilayani oleh layanan Subsidi dibagi dengan Jumlah DTPK sesuai Peraturan yang dapat dilayani sesuai Perpres 63 Tahun 2020 dan Perpres 118 Tahun</p> | <p>1. RKTJ</p> <p>a. Tahun 2024 : 0,426</p> <p>b. Tahun 2025 : 0,444</p> <p>c. Tahun 2029 : 0,606</p> <p>2. RKPP 2024 : 25 kota BTS</p> <p>BRT / 63 PKN+Kawasan</p> <p>3. RKTDP : DTPK yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres = 68 Kab/Kota dan DTPK terlayani 2024 sesuai SK= 17 Kab/Kota</p> <p>4. RKKSPN : Baseline 2024 : Jumlah kawasan dilayani 15 dari 89 Kawasan</p> <p>5. RKAKAP : Base line, 2024 : 121 Terminal dari target 142 Terminal Rencana Pembangunan = 5 Terminal</p> | <p>1. IKP ini merupakan akumulasi dari IKK dibawah yang merupakan bagian dari beberapa IKK eselon 2, secara umum IKP ini sdh dapat mengakomodir pembangunan Simpul baru sampai dengan beroperasi. Penjelasan lanjut ada di setiap IKK</p> <p>2. RKPP : Base Line 2024 : 25 dari 63 2025 : 26 dari 63, 2026 : 28 dari 63, 2027 : 34 dari 63, 2028 : 37 dari 63, 2029 : 38 dari 63 kota</p> <p>3. RK DTPK Base Line 2025 : 17, 2026 : 17, 2027 : 21, 2028 : 23, 2029 : 23 dari 68 DTPK</p> <p>4. RK KSPN : 2025 : 15, 2026 : 15, 2027 : 16, 2028 : 17, 2029 : 18 dari 89 KSPN, KI</p> <p>5. RKAKAP : 2025 = 121, 2026 = 121, 2027 = 124, 2028 = 126,</p> |

|  |  |  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--|--|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |  | <p>2022) RKDTPK =KP / KDTPK</p> <p>KP : DTPK terlayani Perintis</p> <p>KDTPK : Jumlah DTPK yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres</p> <p>c. <b>RKSPN</b> : Rasio beroperasinya layanan angkutan pada Pusat Kegiatan Startegis dan atau pedesaan antar provins (Jumlah KSPN,KI yang dilayani dibagi dengan Jumlah KSPN dan KI sesuai Ketentuan) <math>RKSPN = \frac{KS}{KSPN \text{ KS}}</math> : KSPN,KI terlayani layanan</p> <p>KSPN : Jumlah KSPN yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres</p> <p>d. <b>RKAKAP</b> : Rasio beroperasinya layanan terminal tipe A untuk mendukung konektivitas (Jumlah terminal yang dioperasikan terhadap rencana pengembangan Terminal Tipe sesuai Ketentuan Menteri</p> <p>RKAKAP : Jumlah terminal Tipe A yang beroperasi / Rencana kebutuhan terminal</p> <p>e. <b>RKAB</b> : Rasio beroperasinya layanan terminal Barang untuk mendukung konektivitas (Jumlah</p> | <p>6. RKAB : Baseline 2024 : 6 dari 13 Terminal 2029 : 13 bh dari 13</p> <p>2029 = 126 dari 142 Terminal</p> <p>6. RKAB : 2025 = 7 2026 = 0 , 2027 =0, 2028 = 0, 2029 = 13</p> <p>Catatan :</p> <p>RKPP, RKDTPK,RKKS,N,RKAKAB, RKAB bisa menjadi IKK di Tingkat eselon 2 tetapi tidak membatasi eselon 2 untuk memiliki IKK konektivitas yang lain selama dapat mendukung IKP eselon 1 secara umum.</p> |
|--|--|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|   |        |                                               |                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---|--------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   |        |                                               |                                                                                                                                                            | terminal barang yang dioperasikan terhadap rencana pengembangan Terminal barang dalam 5 Tahun)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 2 | IKP1.2 | Ratio Konektivitas transportasi ASDP (RKASDP) | Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antarwilayah melalui jaringan transportasi ASDP, yaitu Pelabuhan Penyeberangan dan Pelabuhan SD. | <p><math>RKASDP = (RKAP + RKASD) / 2</math></p> <p>a. RKAP : Ratio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan (tingkat keterhubungan antarwilayah melalui jaringan transportasi Penyeberangan dengan Pelabuhan Penyeberangan yang beroperasi) RKPP : JPPTO/JPPRIPN<br/>JPPTO : Jumlah pelabuhan penyeberang yang telah terbangun dan operasional melayani JPPRIPN : Jumlah total pelabuhan penyeberangan sesuai RIPN</p> <p>b. RKASD : Ratio konektivitas jaringan transportasi Angkutan SD (Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antarwilayah melalui jaringan transportasi PASD dengan Dermaga ASD yang beroperasi)<br/><math>RKASD = JPASD / JPSRIPN</math><br/>JPASD = Jumlah pelabuhan sungai yang telah terbangun dan operasional melayani</p> | <p>1. RKASDP</p> <p>a. Tahun 2024 : 0.565</p> <p>b. Tahun 2025 : 0,570</p> <p>c. Tahun 2029 : 0,573</p> <p>2. RKAP Baseline 2024 Operasi Pelabuhan 234 buah Jumlah Pelabuhan dalam RIPN : 467 buah</p> <p>3. RKASD : Baseline 2024 Operasi Pelabuhan 615 buah Jumlah Pelabuhan dalam RIPN : 978 buah</p> | <p>1. IKP ini merupakan akumulasi dari IKK dibawah yang merupakan bagian dari beberapa IKK eselon 2, secara umum IKP ini sdh dapat mengakomodir pembangunan Simpul baru, Pembangunan Kapal untuk Simpul tersebut sampai dengan beroperasi ASDP</p> <p>2. RKAP : 2025 :3, 2026 : 2, 2027 : 0, 2028 : 0, 2029 : 1</p> <p>3. RKASD : 2025 :3, 2026 : 0, 2027 : 0, 2028 : 0, 2029 : 0</p> |

|   |      |                                                    |                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---|------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   |      |                                                    |                                                                                                                                                                                                                       | JPSRIPN = Jumlah total pelabuhan sungai sesuai RIPN                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 3 | KP 3 | Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan | Keselamatan lalu lintas angkutan jalan merujuk pada upaya untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan lalu lintas, serta meminimalisir dampak negatif yang ditimbulkannya terhadap manusia, kendaraan, dan infrastruktur | 100% - Jumlah kejadian kecelakaan per 10,000 jumlah kendaraan di Indonesia Kategori Kecelakaan adalah Data Kecelakaan yang dirilis resmi oleh Kepolisian atau lembaga resmi lainnya sehingga tidak hanya terkait Fatalitas tetapi Kecelakaan yang tanpa fatalitas tetapi menyebabkan kerugian ekonomi secara regional atau melibatkan masyarakat setempat | Baseline 2024 : 150.906 Kec : 166.632.052 Kend<br>Tahun 2025 : Kec turun 2% : Kend : Naik 6,69%<br>Tahun 2026 : Kec turun 10% : Kend : Naik 6,69%<br>Tahun 2027 : Kec turun 20% : Kend : Naik 6,69%<br>Tahun 2028 : Kec turun 20% : Kend : Naik 6,69%<br>Tahun 2029 : Kec turun 20% : Kend : Naik 6,69% | 1. Baseline 2024 : 90,94%<br>Tahun 2025 : 91,70%<br>Tahun 2026 : 92,58%<br>Tahun 2027 : 94,11%<br>Tahun 2028 : 95,32%<br>Tahun 2029 : 96,28%<br>2. Jumlah Kecelakaan menggunakan data yang dikeluarkan resmi oleh Kepolisian RI atau yang telah dirilis di Media Sosial yang terpercaya<br>3. Jumlah jumlah kendaraan menggunakan data yang telah dirilis di Media Sosial yang terpercaya<br>4. Apabila perhitungan evaluasi setiap tahun, belum adanya data yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan, untuk sementara menggunakan data target dalam Resntra sampai adanya data resmi yang disampaikan. |
| 4 | IKP4 | Indeks Reformasi Ditjen                            | Indikator ini mengukur sejauh mana Ditjen Perhubungan                                                                                                                                                                 | Indeks Kementerian Perhubungan diukur oleh Menpan pada Kementerian Perhubungan sedangkan                                                                                                                                                                                                                                                                  | Baseline 2024 : 90,84, 2029 : 91,3, Nilai Target ditetapkan                                                                                                                                                                                                                                             | Dievaluasi terhadap Kementerian Perhubungan setiap akhir Tahun oleh                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

|  |  |                   |                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                 |                                         |                                                                                                      |
|--|--|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | Perhubungan Darat | Darat menerapkan prinsip prinsip Good Governance (tata kelola pemerintahan yang baik) dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan sektor transportasi, yang tercermin melalui berbagai instrumen evaluasi internal dan eksternal. | untuk Ditjen Perhubungan Darat, snilai indeks menggunakan nilai IRB yang diukur oleh Inspektorat Jenderal atauPerhitungan Mandiri oleh Ditjen Perhubungan Darat | mengikuti nilai Kementerian Perhubungan | Menpan RB. Nilai Ditjen Darat dilakukan perhitungan mandiri oleh Itjen atau Ditjen Perhubungan Darat |
|--|--|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## BAB III : ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

### 3.1. Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

#### 3.1.1. Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional

Arah kebijakan dan strategi pembangunan nasional 2025-2029 disusun berdasarkan Asta Cita Presiden dan Wakil Presiden terpilih serta arah pembangunan (IE) dalam penyusunan teknokratik RPJMN. Asta cita kemudian diturunkan menjadi beberapa Program Nasional (PN).

Asta Cita dan PN yang berhubungan dengan sektor transportasi darat dijelaskan sebagai berikut:

##### 1. Asta Cita

Rancangan Teknokratik RPJMN 2025-2029 dan RKP 2025 nantinya akan diselaraskan terhadap visi dan 8 misi (Asta Cita) serta program kerja terhadap presiden yang terpilih saat ini. Dukungan sarana dan prasarana terhadap program kerja dalam Asta Cita terkait antara lain:

- a. **Asta Cita 2** (Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru) yang mengarah pada **menjaga stabilitas keamanan nasional melalui penguatan konektivitas di Wilayah Perbatasan dan Pulau-Pulau Kecil Terluar (PPKT)**.
- b. **Asta Cita 3** (Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agro-maritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi) yang mengarah pada **Sinergi pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis yang dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan serta**

**pengelolaan yang terpadu, Membangun dan memperbaiki jalan daerah yang tidak mampu ditangani oleh pemerintah daerah;**

- c. **Asta Cita 5** (Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri) mengarah pada **pengembangan infrastruktur dan jaringan jalan pada koridor utama dan koridor penghubung serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi.**

### 3.1.2. Arah Pembangunan (IE)

Arah Pembangunan dengan kodefikasi "IE" merupakan bentuk komitmen Indonesia dalam melanjutkan target SDG. IE yang berhubungan dengan sektor transportasi darat beserta keterkaitannya dengan Asta Cita dijelaskan sebagai berikut:

- a. IE5 Penerapan Ekonomi Hijau (Asta Cita 2 dan 3);
- b. IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global (Asta Cita 5);
- c. IE8 Perkotaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi (Asta Cita 6); dan
- d. IE11 Stabilitas Ekonomi Makro (Asta Cita 3 dan 5).

Setiap Arah Pembangunan akan diturunkan menjadi produk arah kebijakan. Arah kebijakan dan strategi pembangunan nasional 2025-2029 disusun sebagai arah untuk menjawab sasaran strategis utama pembangunan dalam RPJMN 2025-2029 dan RPJPN 2025-2045.

### 3.1.3. Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan

Arah kebijakan Kementerian Perhubungan 2025-2029 adalah sebagai berikut:

- AK.1 Peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional
- AK.2 Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau dan sistem pendukung untuk mewujudkan pemerataan pembangunan

- AK.3 Peningkatan efisiensi sistem distribusi dalam pulau untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik
- AK.4 Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi
- AK.5 Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi
- AK.6 Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar
- AK.7 Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan pada sistem utama melalui digitalisasi untuk mendukung daya saing
- AK.8 Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana transportasi
- AK.9 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi
- AK.10 Peningkatan Kualitas Perencanaan Kebijakan Transportasi
- AK.11 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi
- AK.12 Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi
- AK.13 Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan
- AK.14 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi
- AK.15 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan
- AK.16 Peningkatan Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan Transportasi
- AK.17 Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi
- AK.18 Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan

- AK.19 Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan
- AK.20 Peningkatan Efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi
- AK.21 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan

Arah kebijakan ini diuraikan dalam indikasi kegiatan prioritas yang akan dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan selama periode 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 3.1**. Selain itu, Kementerian Perhubungan juga memberikan arahan indikasi kegiatan pendukung Astacita pada masing-masing direktorat jenderal. Indikasi kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Ditjen Perhubungan Darat disajikan pada **Tabel 3.2**

TABEL 3. 1 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

| Sasaran                                             | Arah Kebijakan                                                                                                                                                         | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SS1 Meningkatnya konektivitas transportasi nasional | AK.1 Peningkatan konektivitas internasional yang didukung industri transportasi berdaya saing dan berorientasi global (melalui jaringan pelabuhan dan bandara terpadu) | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Meningkatkan standar teknis dan pelayanan <i>Pelabuhan Hub Internasional</i> (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayanan internasional.</li> <li>– Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (<i>international core route</i>).</li> <li>– Memperkuat konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional.</li> <li>– Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global.</li> <li>– Penguatan peran OP sebagai Pengelola Kawasan Pelabuhan Utama dan sekitarnya.</li> </ul>                                                              |
|                                                     | AK.2 Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau dan sistem pendukungnya untuk mewujudkan pemerataan pembangunan                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (<i>Integrated Port Network</i>).</li> <li>– Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub).</li> <li>– Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola <i>loop</i>.</li> <li>– Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI.</li> <li>– Optimalisasi sistem <i>direct-line</i> (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, <i>long distance ferry</i>, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.</li> </ul> |

| Sasaran | Arah Kebijakan                                                                                                                                                                        | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|         |                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pengembangan <i>Hub Port</i>/Simpul Transshipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI).</li> <li>– Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.</li> <li>– Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui pelabuhan dan/atau bandara pendukung.</li> <li>–</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|         | AK.3 Peningkatan efisiensi distribusi <i>hinterland</i> dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik (melalui peningkatan konektivitas darat dan peran KA barang/penumpang antar kota) | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.</li> <li>– Revitalisasi sistem pengusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan.</li> <li>– Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera.</li> <li>– Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar.</li> <li>– Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api).</li> <li>– Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik.</li> <li>– Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional.</li> <li>– Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.</li> </ul> |

| Sasaran | Arah Kebijakan                                                  | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|         |                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang.</li> <li>– Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|         | AK.4 Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.</li> <li>– Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem <i>feeder</i>, sistem pembayaran terintegrasi, jalur.</li> <li>– Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, <i>mix-use</i>, <i>urban renewal</i>).</li> <li>– Menerapkan <i>Intelligent Transport System</i> untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan.</li> <li>– Dukungan pengembangan <i>Intelligent Transport System</i> pada KIPP IKN.</li> <li>– Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.</li> </ul>                                                                                                               |
|         | AK.5 Pemerataan jaringan transportasi ke kawasan dan DTPK       | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll).</li> <li>– Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran.</li> <li>– Meningkatkan kualitas dan efektifitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, SDP, tol laut, KA dan udara.</li> <li>– Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan.</li> <li>– Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dlsb).</li> <li>– Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulau-pulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau melalui penguatan Sistem Angkutan Laut Pelayaran Rakyat (sesuai</li> </ul> |

| Sasaran                                         | Arah Kebijakan                                                                                     | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                 |                                                                                                    | <p>mandat Perpres 74 Tahun 2021) , termasuk rancang bangun kapal pelra, dukungan pembiayaan kapal pelra, dukungan muatan, dukungan BBM dan melanjutkan DAK fisik pendukung penyediaan terminal/pelabuhan lokal yang melayani.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pembangunan halte sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                                 | AK.6 Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penyusunan Masterplan Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional.</li> <li>- Mendorong pengembangan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).</li> <li>- Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ).</li> <li>- Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.</li> <li>- Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi laut dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.</li> <li>- Integrasi sistem Inaportnet dalam mendukung <i>National Logistic Ecosystem (NLE)</i>.</li> <li>- Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan.</li> </ul> |
| SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi | AK.7 Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar sesuai SPM | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu.</li> <li>- Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS).</li> <li>- Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA Commuter, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

| Sasaran | Arah Kebijakan                                                                                                                | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|         |                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (<i>customers satisfaction index</i>) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|         | AK.8 Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan pada sistem utama melalui digitalisasi                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional.</li> <li>Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang.</li> <li>Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place Trucking, dlsb).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|         | AK.9 Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan secara berkelanjutan | <ul style="list-style-type: none"> <li>Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang <i>Playground</i> (ruang bermain anak).</li> <li>Penerapan GEDSI di bidang transportasi.</li> <li>Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.</li> <li>Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus.</li> <li>Perluasan jaringan pelayanan transportasi publik yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas.</li> <li>Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi.</li> <li>Pengembangan sistem pelayanan terintegrasi (<i>Mobility As A Service/MAAS</i>) berbasis TIK untuk penyandang disabilitas.</li> </ul> |

| Sasaran                                   | Arah Kebijakan                                                                                             | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                           | AK.10 Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian.</li> <li>- Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayaran dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan.</li> <li>- Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan Bio Diesel untuk Angkutan Jalan, pemanfaatan bio diesel untuk angkutan kereta api, program Implementasi Biodiesel <i>international Maritime Organization</i> (IMO) MEPC 82/INF.XX, XX July 2024 tentang Indonesia Biodiesel Program Implementation to <i>Reach Net Zero Emission</i> dan menjalankan dan implementasi <i>Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap</i>.</li> </ul> |
| SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi | AK.11 Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana serta standar kompetensi SDM transportasi | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana.</li> <li>- Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana.</li> <li>- Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana.</li> <li>- Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan.</li> <li>- Program pengembangan fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar regulasi Internasional (ICAO).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

| Sasaran                                                     | Arah Kebijakan                                                                                             | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                             |                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|                                                             | AK.12 Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi.</li> <li>- Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.</li> <li>- Meningkatkan peran forum lalu lintas dan angkutan jalan antara pemerintah pusat dan daerah sebagai merupakan wadah koordinasi antara instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.</li> <li>- Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.</li> </ul> |
|                                                             | AK.13 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportas                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan <i>safety awareness</i> dan peran masyarakat dlm peningkatan keselamatan transportasi.</li> <li>- Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan seft-assessment keselamatan.</li> <li>- Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan.</li> <li>- Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi.</li> <li>- Meningkatkan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).</li> </ul>                                                                                                                                                                          |
| SSp4 Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi | AK.14 Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (<i>Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion</i>) di bidang transportasi.</li> <li>- Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

| Sasaran                                         | Arah Kebijakan                                                                                                                                      | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                 | dan anak, disabilitas, kemiskinan)                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan pengusaha angkutan umum berbasis <i>online</i>.</li> <li>- Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusaha angkutan umum tidak dalam trayek.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                                                 | AK.15 Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Melaksanakan <i>agenda mapping</i> permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.</li> <li>- Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.</li> <li>- Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat <i>evidence based</i> dan inovatif yang berorientasi keluar/<i>stakeholders</i> dan ke depan (<i>outward looking</i> dan <i>forward looking</i>).</li> </ul>                                   |
|                                                 | AK.16 Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.</li> <li>- Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.</li> <li>- Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.</li> </ul>                                                                                                                      |
| Sp5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten | AK.17 Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang <i>link and match</i> dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penyusunan <i>Training Needs Analysis</i> (TNA) dan <i>Grand Design</i> SDM Transportasi.</li> <li>- Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.</li> <li>- Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).</li> </ul> |

| Sasaran                                                       | Arah Kebijakan                                                                                        | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                               | AK.18 Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyempurnakan program <i>talent pool</i> dengan merekrut calon ASN terbaik.</li> <li>- Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi.</li> <li>- Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan soft kompetensi ASN maupun APH.</li> <li>- Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.</li> </ul>                                                                                                                              |
|                                                               | AK.19 Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM).</li> <li>- Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian).</li> <li>- Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan <i>Leadership Training Program</i>.</li> </ul> |
| SSp6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik | AK.20 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.</li> <li>- Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.</li> <li>- Meningkatkan sinergi antarlembaga birokrasi dan antar daerah.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                               |
|                                                               | AK.21 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Kementerian Perhubungan.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

| Sasaran | Arah Kebijakan          | Strategi Implementasi                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|         | Kementerian Perhubungan | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju <i>Good Governance</i> yang didorong oleh pemanfaatan teknologi.</li> <li>– Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.</li> <li>– Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan smart government di lingkungan Kementerian Perhubungan.</li> <li>– Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis resiko (PPBR) dibidang transportasi.</li> <li>– Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan asset Kementerian Perhubungan.</li> <li>– Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.</li> <li>– Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen resiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan SDU (<i>Special Delivery Unit</i>) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan kemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.</li> </ul> |

TABEL 3. 2 Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Ditjen Perhubungan Darat

| Program                                                                                                                                                                                    | Sub Program Sektor Transportasi                                                                                                                                   | Indikasi Kegiatan Pendukung                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Asta Cita 1 Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM</b>                                                                                                                      |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Penegakan HAM (Hak Asasi Manusia) enegakan HAM (Hak Asasi Manusia)                                                                                                                         | 10. Memberikan jaminan pemenuhan hak dasar masyarakat bagi fakir miskin, anak terlantar, lansia, penyandang disabilitas, dan kelompok rentan lainnya.             | Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di terminal tipe A dan pelabuhan TSDP, berupa ruang ibu menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang Playground (ruang bermain anak) |
| <b>Asta Cita 2 Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru</b> |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Swasembada Energi                                                                                                                                                                          | 49. Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN. | Insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum Pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan                                                                                                                                    |
| Ekonomi Hijau                                                                                                                                                                              | 50. Akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission.                                                                                     | Pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi Implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan                                                                                                                            |
|                                                                                                                                                                                            | 53. Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit.                                                                                                | Pemanfaatan Bio Diesel untuk Angkutan Jalan                                                                                                                                                                                                                           |
| Ekonomi Biru                                                                                                                                                                               | 79. Mensinergikan pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis                                                   | Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ)                                                                                                                                                                                            |

| Program                                                                                                       | Sub Program Sektor Transportasi                                                                                                                                                                                                    | Indikasi Kegiatan Pendukung                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                               | yang dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan serta pengelolaan yang terpadu. Pembentukan kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengkoordinasi layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik. |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Asta Cita 5 Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri</b> |                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Mengembangkan Hilirisasi untuk Pusat Pertumbuhan Ekonomi Baru                                                 | 2. Membangun infrastruktur secara berkeadilan, dengan mengutamakan akses terhadap kawasan industri, lahan produksi pertanian, perikanan, dan perkebunan, dengan mengutamakan penyerapan tenaga kerja lokal.                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pembangunan Terminal Barang Internasional di wilayah perbatasan</li> <li>- Pembangunan/revitalisasi/peningkatan pelabuhan SDP pada kawasan prioritas</li> </ul>                                                                                      |
| Melanjutkan Infrastruktur Penunjang Hilirisasi dan Industrialisasi                                            | 7. Mengembangkan infrastruktur dan jaringan jalan pada koridor utama dan koridor penghubung serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi.                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional</li> <li>- Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional</li> </ul> |
| <b>Asta Cita 6 Membangun dari desa dan dari bawah utk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan</b>     |                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Pemerataan Ekonomi                                                                                            | 14. Melanjutkan pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) baru secara berkelanjutan.                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan di KIPP IKN</li> </ul>                                                                                                                                                                 |

| Program                                                                                                                                                                                    | Sub Program Sektor Transportasi                                                                                                                                                                                                                   | Indikasi Kegiatan Pendukung                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dukungan pengembangan ITS pada KIPP IKN</li> <li>- Dukungan konektivitas transportasi jalan menuju IKN dari kawasan sekitar</li> </ul>                                                                                                                            |
| Memberantas Kemiskinan                                                                                                                                                                     | 21. Menyediakan transportasi publik murah bagi pekerja dan rakyat tidak mampu.                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Buy The Service (BTS) BRT Perkotaan</li> <li>- Penyelenggaraan angkutan keperintisan moda jalan - PSO angkutan barang</li> </ul>                                                                                                                                  |
| <b>Asta Cita 7 Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba</b>                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Reformasi Hukum                                                                                                                                                                            | 14. Membangun pengendalian korupsi pada Sistem Logistik Nasional yg mengintegrasikan sektor perhubungan, perdagangan dengan pertanian, perikanan, kelautan dan pedesaan sehingga tidak saja mendorong EODB, tetapi juga efisiensi biaya produksi. | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang)</li> </ul>                                                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                            | 16. Memberikan kepastian hukum untuk kendaraan R2 sbg transportasi umum, termasuk menjamin hak berserikat pengemudi ojek/taksi online yg bermitra dg perusahaan aplikasi, serta hak atas perjanjian kemitraan yang adil dan berkekuatan hukum.    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan pengusaha angkutan umum berbasis online</li> <li>- Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusaha angkutan umum tidak dalam trayek</li> </ul> |
| <b>Asta Cita 8 Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan alam dan budaya, peningkatan toleransi antar umat beragama utk mencapai masyarakat yg adil dan makmur</b> |                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

| Program            | Sub Program Sektor Transportasi                                                                             | Indikasi Kegiatan Pendukung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Penanganan Bencana | 25. Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana. | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementasi teknologi pengatur lalu lintas saat situasi darurat, termasuk sistem peringatan dini, rute evakuasi, dan integrasi dengan sistem komunikasi darurat</li> <li>- Pengadaan dan pemasangan rambu informasi dan fasilitas pendukung untuk penanganan darurat akibat bencana pada terminal dan pelabuhan penyeberangan, seperti Rambu Evakuasi, Rambu Titik Kumpul Evakuasi, Aksesibilitas bagi kendaraan evakuasi dan pusat informasi darurat</li> </ul> |



### 3.1.4. Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

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

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

Arah kebijakan untuk menjawab isu strategis bidang perhubungan darat dan arahan Prioritas Nasional dan indikasi kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagaimana disajikan pada **Tabel 3.3** Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

TABEL 3.3 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

| Isu Strategis                                                                                   | Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kemenhub Pendukung Asta Cita                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Arah Kebijakan                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya logistik                     | a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Penguatan Infrastruktur Konektivitas & Sarana Penunjang Logistik<br>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendukung Asta Cita 3: Pembangunan Terminal Barang Moda Jalan;</li> <li>- Pendukung Asta Cita 5: Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional dan Pelaksanaan MRL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.</li> </ul> | Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang                   |
| Rendahnya modal share angkutan umum perkotaan                                                   | a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan<br>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 6: Buy The Service (BTS) BRT Perkotaan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan                             |
| Konektivitas wilayah daratan                                                                    | a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ<br>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendukung Asta Cita 2: Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ)</li> <li>- Pendukung Asta Cita 3: Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan</li> </ul>                                                                                                                       | Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan                 |
| Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK | a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ<br>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendukung Asta Cita 5: Pembangunan Terminal Barang Internasional di wilayah perbatasan</li> <li>- Pendukung Asta Cita 6: Penyelenggaraan angkutan keperintisan moda jalan dan PSO angkutan barang.</li> </ul>                                                                                                                                                                       | Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan |
| Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau                                    | Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendukung Asta Cita 2: Pembangunan/rehab/pengembangan pelabuhan TSDP (termasuk pelabuhan Ro-Ro), Pembangunan</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau                  |

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

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

- AK.1 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang;
- AK.2 Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan

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

Penyelarasan arah kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 untuk menjawab Sasaran Program yang diturunkan dari *balanced scorecard* disajikan pada **Tabel .....** Dengan memperhatikan kesamaan lokus, Sasaran program meningkatnya konektivitas transportasi darat (**SP.1**) dan kinerja pelayanan transportasi darat (**SP.2**) digabungkan untuk dijawab oleh satu arah kebijakan pada masing-masing lokus bidang perhubungan darat. Masing-masing arah kebijakan di atas diuraikan menjadi Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 3.4**

TABEL 3. 4 Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

| Sasaran Program                                         | Arah Kebijakan                                                                                                              | Strategi Implementasi                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                         | AK.5 Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau                                   | Meningkatkan kapasitas lintas angkutan penyeberangan komersial dan perintis                                                                                 |
|                                                         |                                                                                                                             | Meningkatkan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial                                                                         |
| SP.3 Meningkatnya keselamatan transportasi darat        | AK.6 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan                | Menurunkan paparan risiko perjalanan lalu lintas jalan                                                                                                      |
|                                                         |                                                                                                                             | Menurunkan jumlah konflik lalu lintas jalan                                                                                                                 |
|                                                         |                                                                                                                             | Meningkatkan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan                                                                                                    |
|                                                         |                                                                                                                             | Meningkatkan pemenuhan active & passive safety pada kendaraan yang turun ke jalan                                                                           |
|                                                         |                                                                                                                             | Meningkatkan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan                                                                                             |
|                                                         |                                                                                                                             | Meningkatkan tata kelola pelaksanaan rencana aksi keselamatandan kemitraan keselamatan lalu lintas jalan                                                    |
|                                                         | AK.7 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan | Menurunkan emisi gas buang kendaraan bermotor                                                                                                               |
|                                                         |                                                                                                                             | Menurunkan emisi gas rumah kaca LLAJ                                                                                                                        |
|                                                         | AK.8 Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus                                      | Meningkatkan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan                                                                                  |
|                                                         |                                                                                                                             | Meningkatkan kepatuhan dimensi dan muatan pada angkutan barang khusus (tidak berbahaya dan berbahaya) dengan didukung pengawasan operasional secara digital |
| SPp4 Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi darat | AK.9 Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja               | Meningkatkan kehandalan sistem informasi LLAJ untuk menyediakan Actual Data bagi perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja                   |

| Sasaran Program                                               | Arah Kebijakan                                                                                                                                                                | Strategi Implementasi                                                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                               | AK.10 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi                                                                                                             | Meningkatkan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi                                                                                                            |
| SPp5 Meningkatnya SDM transportasi darat yang kompeten        | AK.11 Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul                                                                                                    | Meningkatkan pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul                                                                                       |
| SPp6 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik | AK.12 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi<br>AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat | Meningkatkan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi<br><br>Meningkatkan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat |

### 3.1.5. Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Secara umum, kerangka regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu terhadap Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat serta fungsi:

- a. perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta keselamatan transportasi darat;
- b. pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta keselamatan transportasi darat;
- c. penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta keselamatan transportasi darat;
- d. pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta keselamatan transportasi darat;
- e. pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, serta keselamatan transportasi darat;
- f. pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal; dan
- g. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berikutan dengan Unit Organisasi dibawahnya merupakan bagian dari instansi pemerintah yang harus tunduk terhadap peraturan perundang-undangan di bidang pemerintahan, diantaranya: Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2023 tentang Aparatur Sipil Negara, Undang-Undang Nomor 30 Tahun

2014 tentang Administrasi Pemerintahan, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, dan lain sebagainya.

Regulasi di lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat secara spesifik juga mengacu kepada:

1. Penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana sistem lalu lintas dan angkutan jalan mengacu pada UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya;
2. Penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana sistem lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan mengacu pada UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya;
3. Penyelenggaraan serta peningkatan keterpaduan sistem antarmoda mengacu pada PP No 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan peraturan pelaksanaannya.

Kebutuhan penguatan kerangka regulasi, dalam hal ini adalah berupa penetapan/perubahan NSPK (Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria) dalam penyelenggaraan bidang transportasi darat, akan berasal dari 2 alasan mendasar, yakni: (1) yang bersifat *mandatory*, dalam rangka pemenuhan terhadap mandat dari UU/PP terkait agar disusun pengaturan lebih detail/lanjut pada peraturan yang lebih rendah, (2) yang bersifat *complementary*, dalam rangka melengkapi pengaturan teknis pelaksanaan suatu aktivitas dalam penyelenggaraan bidang transportasi darat yang membutuhkan kejelasan pengaturan dikarenakan adanya perkembangan kondisi lapangan maupun lingkungan strategis yang berpengaruh. Selanjutnya, sesuai dengan fungsinya, suatu regulasi (NSPK) dapat memiliki 3 fungsi utama, yakni: (1) fungsi perubahan, untuk mendukung perubahan konsep/sistem penyelenggaraan transportasi darat sesuai kebutuhan dan perkembangan jaman dan kerangka pengaturan yang ada, (2) fungsi stabilisasi, untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/ administratif untuk melaksanakan setiap item kegiatan penyelenggaraan bidang transportasi darat yang diatur dalam UU/PP, dan (3) fungsi fasilitasi, untuk memfasilitasi kebutuhan ataupun peran stakeholders dalam proses maupun hasil penyelenggaraan bidang perhubungan.

Analisis kebutuhan regulasi untuk mendukung implementasi program dan kegiatan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029:

1. Pengaturan terkait regulasi pendukung transportasi publik sebagai bagian dari pelayanan dasar. Undang-undang sektor transportasi yang ditetapkan pada periode Tahun 2004-2010 sebagai hasil reformasi, mendorong pelibatan swasta dan pemda dalam penyelenggaraan sektor transportasi. Undang-undang tersebut telah memberikan kemajuan dalam pola kelembagaan dan pendanaan transportasi yang lebih terbuka.

Namun demikian, sampai saat ini masih terjadi defisit penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di kawasan perkotaan maupun antarwilayah, merupakan dampak terbatasnya dukungan pendanaan bagi pembangunan sektor transportasi. Hal ini dikarenakan belum adanya konsentrasi pendanaan pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah dalam penyediaan prasarana dan pelayanan transportasi, karena sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tidak menempatkan transportasi sebagai bagian dari urusan wajib yang terkait dengan pelayanan dasar.

Pendefinisian transportasi sebagai urusan wajib yang menjadi bagian dari pelayanan dasar dalam Undang-Undang Pemerintahan maupun Undang-Undang setiap moda transportasi diharapkan akan mendukung komitmen pendanaan bagi sektor transportasi yang akan menjamin kehadiran negara dalam memfasilitasi transportasi publik bagi masyarakat miskin perkotaan dan warga DTPK.

2. Pengaturan terkait regulasi pembagian wewenang dalam penanganan permasalahan di sub sektor perhubungan darat. Hal ini dikarenakan belum adanya penentuan wewenang penyelenggaraan yang lebih spesifik antara pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah dalam penyediaan prasarana dan pelayanan transportasi.

Pembagian dan pendefinisian lebih lanjut terkait wewenang ini dibutuhkan agar seluruh stakeholder pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dapat menjalankan peran secara maksimal dalam menyelenggarakan layanan transportasi darat. Pembagian dan pendefinisian lebih lanjut terkait wewenang ini juga dilakukan untuk mendukung semangat pembagian peran antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah secara konkuren, sehingga pelaksanaannya dapat dilakukan untuk mencapai tujuan bersama.

3. Pengaturan regulasi pendukung transformasi penerapan teknologi di sektor transportasi. Penyelenggaraan transportasi global akan dihadapkan kepada penetrasi teknologi pada Industry 4.0 yang semakin mendalam sehingga mewujudkan sistem ekonomi dan sosial pada tahap Society 5.0. Penerapan teknologi Artificial Intelligence, Cloud Computing, dan Internet of Things akan merubah secara dramatis wajah sistem transportasi ke depan.

Kemampuan suatu sektor/negara dalam mendorong transformasi teknologi untuk efisiensi pelayanan merupakan kunci daya saing di persaingan global ke depan. Hal ini juga berlaku untuk sektor transportasi nasional yang diharapkan dapat memanfaatkan fitur-fitur teknologi maju yang tepat guna dalam ekosistem baru yang juga kondusif. Diperlukan regulasi yang mampu mendorong pembaruan penerapan teknologi transportasi yang tepat guna dengan tetap memperhatikan kelayakan investasi, persaingan yang sehat, serta kedaulatan dan kemandirian nasional.

Penerapan regulasi pendukung percepatan penerapan transportasi ramah lingkungan. Komitmen Indonesia (NDC) untuk mencapai Net Zero Emission di Tahun 2060 harus didukung oleh strategi migrasi penerapan transportasi yang ramah lingkungan. Sebagaimana diketahui bahwa sektor transportasi merupakan penyumbang emisi yang signifikan dan pengkonsumsi energi fosil yang terbesar.

Oleh karena itu, diperlukan adanya regulasi yang sifatnya insentif/diinsentif untuk mempercepat migrasi penggunaan energi yang ramah lingkungan serta mendorong penggunaan angkutan umum dan non-motorized. Selain itu, penerapan skema investasi berbasis nilai ekonomi karbon dapat dijadikan sebagai alternatif pendanaan bagi pengembangan sektor transportasi nasional yang ramah lingkungan. Hal ini akan memberikan dukungan maksimal terhadap komitmen nasional untuk mewujudkan Net Zero Emission di tahun 2060.

4. Regulasi Pendukung Ekosistem Transportasi Perkotaan di Masa Depan. Integrasi angkutan jalan dalam sistem transportasi perkotaan masa depan yang berbasis *Mobility as a Service* (MaaS) memerlukan pengaturan yang jelas. Kebijakan ini akan memperkuat koordinasi antara angkutan jalan dengan moda transportasi lainnya, sehingga memungkinkan terciptanya sistem transportasi yang efisien, terintegrasi, dan mudah diakses. Pengembangan sistem pembayaran dan layanan on-demand juga akan menjadi bagian penting dari kebijakan ini.

5. Pemenuhan (*Compliance*) Standar dan Regulasi Internasional di Sektor Transportasi. Dengan semakin terhubungnya pasar global, sektor angkutan jalan di Indonesia perlu menyesuaikan standar dan regulasi dengan ketentuan internasional. Regulasi ini akan memastikan bahwa angkutan jalan dapat bersaing secara efektif di pasar internasional, serta mematuhi aturan yang berlaku dalam perjanjian-perjanjian perdagangan dan lingkungan global. Pemenuhan standar internasional di sektor angkutan jalan juga akan meningkatkan daya saing dan keterlibatan Indonesia dalam perdagangan global.
6. Penguatan regulasi di lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat khususnya revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan penyusunan Perpres mengenai Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, terdapat beberapa kebutuhan penguatan regulasi pada unit kerja di lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu:

- a. Angkutan Jalan

Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek diperlukan guna menyesuaikan pelaksanaan perizinan angkutan tersebut. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan juga perlu direvisi, khususnya terkait klasifikasi dan jenis angkutan barang serta sistem perizinan yang ada. Demikian dengan revisi terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek harus dilakukan untuk menyesuaikan pelaksanaan perizinan. Semua revisi ini sangat penting agar regulasi yang ada dapat diterapkan dengan lebih efisien dan sesuai dengan perkembangan kebutuhan saat ini. Direktorat Angkutan Jalan ditunjuk sebagai penanggung jawab utama dalam proses revisi ini, dengan target penyelesaian pada tahun 2025-2026. Beberapa instansi terkait yang akan dilibatkan dalam proses ini meliputi Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Investasi/BKPM, Kepolisian Negara Republik Indonesia, serta Organisasi Angkutan Darat (Organda).

- b. Lalu Lintas Jalan

Penguatan regulasi bidang Lalu Lintas Jalan terkait manajemen rekayasa lalu lintas, analisis dampak lalu lintas, penyelenggaraan

perlengkapan jalan, dan pengaturan lebih lanjut berkenaan dengan manajemen keselamatan transportasi jalan. Penguatan regulasi ini diperlukan agar pelaksanaan kinerja dari Direktorat Lalu Lintas Jalan dapat dijalankan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Selain itu, penguatan regulasi ini juga akan membantu Direktorat Lalu Lintas Jalan maupun 4 (empat) Subdirektorat yang ada dibawahnya dalam mengatasi permasalahan-permasalahan yang belum dapat diatasi dalam periode-periode sebelumnya.

c. Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Revisi peraturan ini dibutuhkan untuk menyesuaikan pelaksanaan Uji Tipe dan Uji Berkala kendaraan bermotor. Selain itu, dibutuhkan pengaturan terkait kendaraan bermotor listrik khususnya di aspek perizinan dan keselamatan serta pengaturan berkenaan dengan manajemen keselamatan transportasi jalan, Pengaturan Standar Keselamatan untuk jalur sepeda, trotoar dan halte, dan Pengaturan terkait dengan sosialisasi, promosi, dan kemitraan bidang sarana dan keselamatan.

d. Prasarana Transportasi Jalan

Revisi Peraturan Menteri Perhubungan terkait Penyelenggaraan Terminal Penumpang dan barang Angkutan Jalan serta fasilitas pendukung dan integrasi moda khususnya terkait pembentukan SPM penyelenggaraannya. Selain itu, dibutuhkan pengaturan lebih lanjut terkait pembagian peran pelaksanaan UPPKB dan pengaturan lebih spesifik terkait kepengusahaan prasarana transportasi jalan.

e. Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

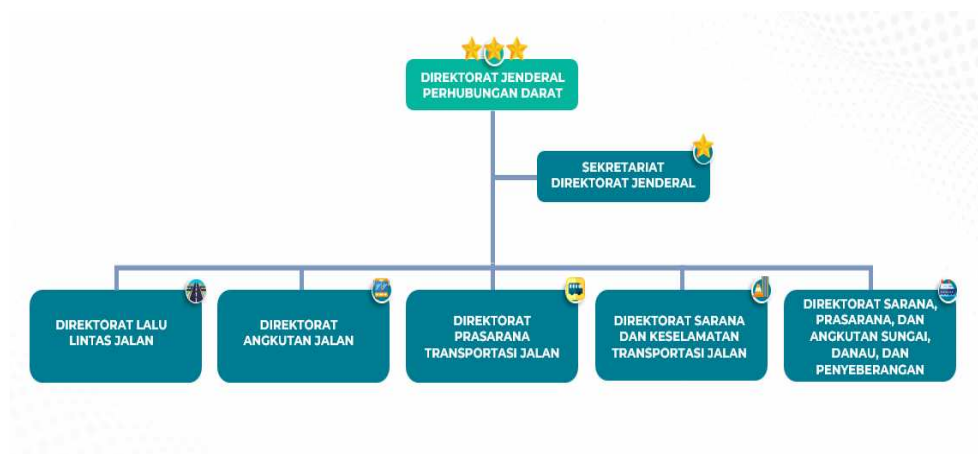
Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2012 tentang Alur Pelayaran Sungai dan Danau, Revisi peraturan ini dibutuhkan untuk penyesuaian lebih lanjut terkait alur pelayaran angkutan sungai dan danau. Selain itu, dibutuhkan pembentukan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengerukan dan Reklamasi Sungai dan Danau serta Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penanggulangan Pencemaran Alur Sungai dan Danau serta pengaturan lebih lanjut terkait dengan penyelenggaraan keselamatan dan keamanan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan dan

pembentukan *blueprint* transportasi sungai, danau, dan penyeberangan.

### 3.1.6. Kerangka Kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai 6 (enam) unit kerja Eselon II yaitu Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas Jalan, Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan; dan Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan.

Struktur organisasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dapat dilihat pada gambar berikut.



Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), BPTD merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat dipimpin oleh Kepala. BPTD diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) kelas yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II, dan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III.

Terdapat 33 Balai Pengelola Transportasi Darat yang tersebar di Indonesia dengan rincian, sebagai berikut:

- 1) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat

- 2) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah
- 3) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Aceh
- 4) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Utara
- 5) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Barat
- 6) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Riau
- 7) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kepulauan Riau
- 8) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jambi
- 9) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Selatan
- 10) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Lampung
- 11) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Banten
- 12) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II D.I. Yogyakarta
- 13) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Timur
- 14) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Bali
- 15) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Barat
- 16) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tenggara Timur
- 17) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Tengah
- 18) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Barat
- 19) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Selatan
- 20) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Kalimantan Timur
- 21) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Selatan
- 22) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Tenggara
- 23) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Tengah
- 24) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Gorontalo
- 25) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara
- 26) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Maluku
- 27) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Maluku Utara
- 28) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Papua
- 29) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Papua Barat Daya
- 30) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Bengkulu
- 31) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Bangka Belitung
- 32) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Kalimantan Utara
- 33) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III Sulawesi Barat

Selain itu, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba (KSOPP Danau Toba), Terdapat KSOPP Danau Toba yang merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. KSOPP Danau Toba dipimpin oleh Kepala.

Kemudian sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 11 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi, terdapat Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi yang merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian

Perhubungan yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal dan dipimpin oleh Kepala.

Sejalan dengan arahan Indonesia Emas 2045 dan RPJMN 2025-2029 terkait tata kelola kelembagaan yang andal untuk menjaga pertumbuhan pelayanan dasar yang berkualitas, transformasi tata kelola difokuskan pada perbaikan kelembagaan yang tepat fungsi dan kolaboratif, penyempurnaan fondasi penataan regulasi, pembentukan dan penguatan lembaga tunggal pengelola regulasi, peningkatan kualitas ASN berbasis merit, kebijakan pembangunan berbasis bukti, penerapan manajemen resiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi, serta penguatan kapasitas masyarakat sipil.

Rekomendasi kerangka kelembagaan pendukung implementasi berbagai program dan kegiatan strategis bidang perhubungan darat 2025-2029 adalah sebagai berikut:

a. Pembentukan Kelembagaan Penyelenggaraan Transportasi Perkotaan

Pada tahun 2045 proporsi penduduk Indonesia yang tinggal di kawasan perkotaan akan mendekati angka 70%, sehingga penyelesaian permasalahan transportasi perkotaan akan menjadi hajat hidup bagi sebagian besar warga negara. Saat ini sejumlah kota besar dan metropolitan di Indonesia tengah mengalami permasalahan yang pelik terkait dengan tingginya tingkat kemacetan dan kurangnya kapabilitas untuk menyelenggarakan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi.

Saat ini kelembagaan khusus pendukung penyelenggaraan transportasi perkotaan di Kementerian Perhubungan, baru ada di Jabodetabek melalui BPTJ. Adapun di kota-kota lainnya masih didukung oleh Pusat melalui skema parsial yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat maupun Ditjen Perkeretaapian.

Unit organisasi setingkat Eselon I diperlukan untuk mengorkestrasikan perencanaan dan pembiayaan pengembangan jaringan dan pelayanan transportasi perkotaan di Indonesia, termasuk untuk mendorong peran dan kapabilitas pemerintah Daerah dalam kelembagaan dan pendanaan pengelolaan transportasi umum.

b. Penguatan Kelembagaan Pengelola Pendanaan Alternatif Non-APBN

Kebutuhan pendanaan untuk penyelenggaraan sektor transportasi ke depan akan bertumpu kepada peran swasta. Dimana sesuai dengan

dokumen RPJPN 2025-2045 diperkirakan sekitar 60-70% dana untuk pembangunan nasional diharapkan berasal dari luar APBN.

Diperlukan kelembagaan yang lebih kuat untuk mengkoordinasikan penerapan berbagai skema pendanaan alternative non APBN untuk mendukung pembangunan sektor transportasi melalui PHLN, KPBU, dan bentuk-bentuk kerjasama lainnya. Kelembagaan pengelola pendanaan alternatif non-APBN ini juga akan membantu mengatasi permasalahan anggaran khususnya dalam penyelenggaraan sub sektor perhubungan darat.

c. Penguatan Kelembagaan BPTD dan UPT Perhubungan Darat

Garda terdepan dalam melaksanakan pembangunan dan pelayanan transportasi Ditjen Hubdat adalah keberadaan Balau Pengelola Transportasi Darat (BPTD) dan Unit Pelaksana Teknis (UPT). Rentang kendali yang sedemikian jauh serta permasalahan teknis dan non-teknis yang cukup tinggi di lapangan mengharuskan adanya kualitas kelembagaan BPTD dan UPT yang tangguh.

Optimalisasi struktur dan pola kerja organisasi BPTD dan UPT di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sangat diperlukan untuk mendukung efektivitas pelaksanaan pembangunan infrastruktur, optimalisasi pemanfaatannya, hingga penjaminan kualitas pelayanan kepada masyarakat.

d. Transformasi Organisasi Dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Transformasi SOTK Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dibutuhkan sebagai bentuk penanganan permasalahan di Lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki 5 Direktorat Teknis dengan level Unit Eselon 2 dan 1 unit Eselon 2 Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Saat ini Unit Kerja Mandiri (Balai) mengalami penambahan dan setiap provinsi sudah terbentuk Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) baik Unit Kerja Eselon 3 atau dalam bentuk Unit Kerja Eselon 4.

Kompleksitas struktur organisasi Direktorat Jenderal Darat ini membutuhkan penanganan struktur organisasi yang lebih efektif dan efisien serta perlu adanya pembagian tugas dan fungsi strategis, taktis dan teknis ke unit kerja mandiri di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Sehubungan dengan terbentuknya Balai Pengelola Transportasi Darat dan pemekaran beberapa Balai menjadi 2 Unit

Kerja Mandiri menjadi hal yang penting untuk dilakukan penguatan Susunan Organisasi dan tata Kelola Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

## BAB IV : TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

### 4.1. Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat bertanggung jawab terhadap capaian indikator outcome dan intermediate outcome. Pengukuran capaian indikator intermediate outcome berguna untuk mengetahui sejauh mana capaian intermediate outcome mampu menghasilkan suatu outcome. Pengukuran capaian indikator intermediate outcome menggunakan Indikator Kinerja Program atau IKP.

Target kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Program (IKP) dari setiap Sasaran Program (SP). Pada cascading indikator, Indikator Kinerja Program (IKP) dinyatakan sebagai indikator Intermediate Outcome atau INO. Adapun target kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 disajikan pada Tabel 4.1. Uraian penetapan target kinerja disajikan pada Lampiran 1.

#### 4.1.1. Target Pencapaian Sasaran Program

Target kinerja Program Penyelenggaraan Transportasi Darat diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) dan Indikator Kinerja Program (IKP) dari setiap Sasaran Strategis (SS) dan Sasaran Program (SP) sebagaimana disampaikan pada subbab 2.3.2. Adapun besaran target yang dicanangkan untuk masing-masing tahun selama periode 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 4.1**

TABEL 4. 1 Target Indikator Kinerja Program Infrastruktur Konektivitas

| SASARAN PROGRAM                                       | INDIKATOR KINERJA PROGRAM                                                                 | SATUAN | BASLINE 2024 | TARGET S.D 2029 |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------|-----------------|
| SP1 Meningkatkan Konektivitas Transportasi Darat      | IKP1 Rasio Konektivitas Transportasi Darat                                                | Rasio  | 0,495        | 0,597           |
|                                                       | • Rasio Konektivitas Transportasi Jalan                                                   | Rasio  | 0,426        | 0,622           |
|                                                       | • Rasio Konektivitas Transportasi ASDP                                                    | Rasio  | 0,565        | 0,573           |
| SP2 Meningkatkan Kinerja Pelayanan Transportasi Darat | IKP2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi Darat | Indeks | 96,47        | 97,00           |
|                                                       | • Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Jalan    | Indeks | 96,47        | 97,00           |
|                                                       | • Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor ASDP                  | Indeks | 96,47        | 97,00           |

|     | SASARAN PROGRAM                                                                  |        | INDIKATOR KINERJA PROGRAM                                         | SATUAN | BASELINE 2024 | TARGET S.D 2029 |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------|--------|---------------|-----------------|
| SP3 | Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat                                      | IKP3.1 | Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang | %      | 91,70         | 96,28           |
| SP4 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Kementerian Perhubungan | IKP4   | Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat               | Indeks | 90,84         | 91,30           |

Sumber: Hasil Analisis (2025)

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan bidang transportasi jalan sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, maka dibutuhkan adanya sistem pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran (melalui indikator kerjanya) pada setiap tahun anggaran.

Oleh karena itu, capaian kinerja setiap indikator kinerja harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada setiap tahun anggaran antara Tahun 2025-2029. Bahkan melalui e-performance, capaian kinerja harus dilaporkan secara berkala setiap bulan.

Pengukuran kinerja diperlukan untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan transportasi darat untuk jajaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Selain itu, pengukuran dan pelaporan juga digunakan sebagai alat evaluasi tentang berbagai permasalahan dan kendala yang dihadapi jika terdapat hambatan maupun ketidakberhasilan dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan, sehingga dapat disusun kebijakan dan strategi penanganannya secara lebih cepat dan akurat.

#### 4.1.2. Target Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan

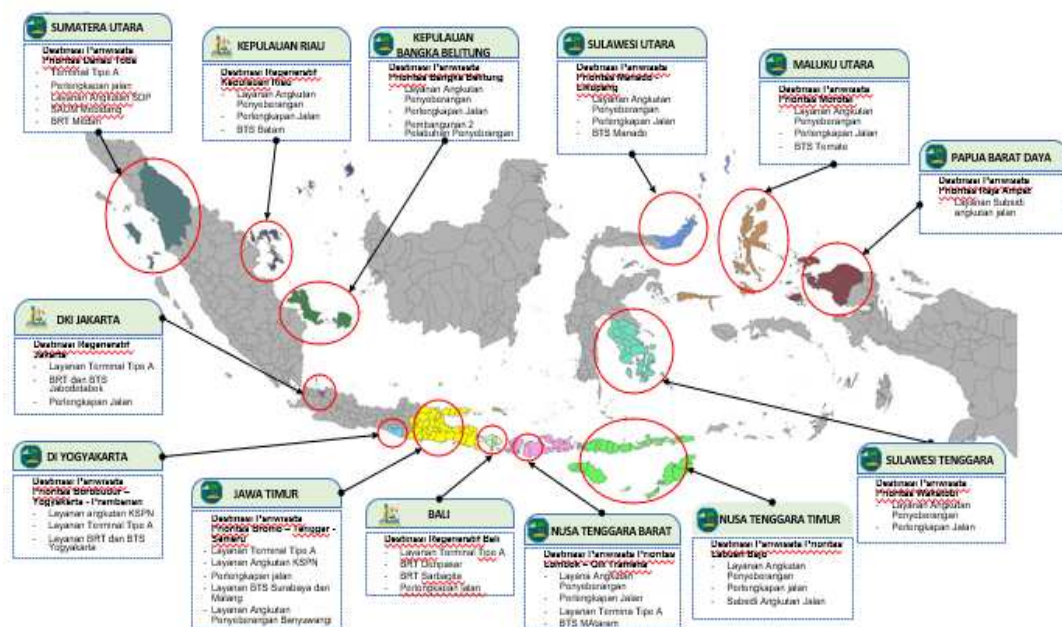
Pada **Tabel 4.2** disampaikan target keluaran (output) atau proyek prioritas dari pelaksanaan program infrastruktur konektivitas di setiap kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Secara umum target keluaran yang ditargetkan dari setiap kegiatan tersebut diarahkan untuk mendukung pencapaian sasaran program infrastruktur konektivitas sub sektor transportasi darat selama periode 2025-2029.

Secara lebih detail rincian tentang lokasi pelaksanaan kegiatan berikut dengan usulan kebutuhan pendanaannya disampaikan pada **Lampiran 2**. Usulan output kegiatan yang disampaikan merupakan pelaksanaan/implementasi di lapangan dari arah kebijakan dan strategi yang telah disampaikan pada **Bab 3**.

**TABEL 4. 2 Target Proyek Strategis/Keluaran (Output) RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029**

| No.         | PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS                           | TOTAL  |
|-------------|-------------------------------------------------------------|--------|
| <b>A.</b>   | <b>Program Infrastruktur Konektivitas</b>                   |        |
| <b>4637</b> | <b>Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Darat</b>            |        |
| 1           | Pembangunan Terminal Tipe A                                 | 5      |
| 2           | Pembangunan Terminal Barang                                 | 7      |
| 3           | Subsidi Angkutan Barang Mendukung DTPK dan KSPP             | 67     |
| 4           | Arterial Traffic Management System (ATMS)                   | 16     |
| 5           | Pengadaan Bus/Truk MBG dan KSPP                             | 370    |
| 6           | Sistem Angkutan Umum Massal                                 | 16     |
| 7           | Layanan Subsidi Angkutan Jalan                              | 1.592  |
| 8           | Layanan Subsidi Angkutan Barang                             | 67     |
| 9           | Layanan Subsidi Angkutan Antar Moda                         | 81     |
| 10          | Layanan Subsidi Angkutan Penyeberangan                      | 1.027  |
| 11          | Layana Subsidi Long Distance Ferry                          | 8      |
| 12          | Pengadaan Kapal                                             | 2      |
| <b>4638</b> | <b>Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat</b>                |        |
| 1           | Rehabilitasi Terminal Tipe A                                | 92     |
| 2           | Rehabilitasi Terminal Barang                                | 8      |
| 3           | Rehabilitasi Pelabuhan ASDP                                 | 40     |
| 4           | Operasional Terminal Tipe A                                 | 119    |
| 5           | Operasional Terminal Barang                                 | 4      |
| 6           | Operasional Pelabuhan ASDP                                  | 241    |
| <b>4639</b> | <b>Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat</b> |        |
| 1           | Rehabilitasi UPPKB                                          | 63     |
| 2           | Pembangunan UPPKB                                           | 2      |
| 3           | Pengadaan Perlengkapan Jalan                                | 15.500 |
| 4           | Operasional UPPKB                                           | 131    |
| 6           | Pembayaran Availability Payment KPBU Proving Ground Bekasi  | 1      |
| 7           | Pekan Keselamatan Jalan                                     | 37     |
| 8           | Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD)                         | 37     |
| 9           | Pengawasan dan Penindakan                                   | 37     |
| 10          | Pengujian Berkala Kendaraan                                 | 37     |





Gambar 4. 3 Proyek Strategis Kementerian Perhubungan Dalam RPJMN 2025-2029

### PN 3 – Kawasan Pariwisata Prioritas

## 4.1.3. Kerangka Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

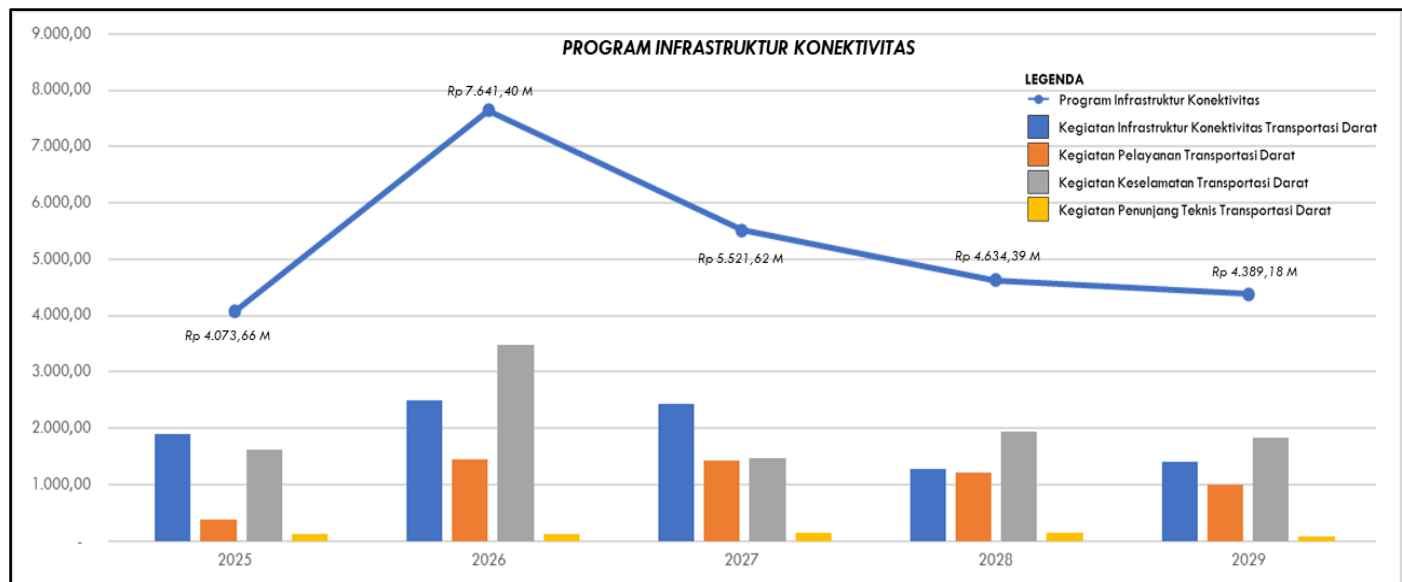
### a) Kebutuhan Pendanaan

Pendanaan merupakan aspek penting dalam pencapaian target pembangunan maupun target kinerja Ditjen Perhubungan Darat, karena pembangunan infrastruktur dan penyediaan layanan transportasi publik memerlukan dana dalam skala besar dan membutuhkan kerangka pembiayaan yang terstruktur dalam periode yang panjang. Oleh karena itu Kebutuhan pendanaan untuk melaksanakan seluruh kegiatan yang termasuk ke dalam program penyelenggaraan transportasi darat untuk periode pembangunan 2025 - 2029 coba disusun dan disampaikan pada **Tabel 4.3.** sesuai ketersediaan fiskal negara.

**TABEL 4. 3 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat  
2025-2029**

| Unit Kerja Eselon 1/ Program                           | Tahun (Rp Milyar) |          |          |          |          | Total<br>(Rp Milyar) | Proporsi<br>(% ) |
|--------------------------------------------------------|-------------------|----------|----------|----------|----------|----------------------|------------------|
|                                                        | 2025              | 2026     | 2027     | 2028     | 2029     |                      |                  |
| Ditjen Perhubungan Darat                               | 5.947,00          | 9.265,01 | 7.244,63 | 6.687,94 | 6.867,30 | 36.011,88            | 100,00%          |
| Program Infrastruktur Konektivitas                     | 4.073,66          | 7.641,40 | 5.521,62 | 4.634,39 | 4.389,18 | 26.260,25            | 72,92%           |
| Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat | 1.925,46          | 2.530,47 | 2.446,03 | 1.292,42 | 1.427,06 | 9.621,44             | 26,72%           |
| Sarana                                                 | 90,00             | 88,00    | 62,00    | 53,00    | 30,00    | 323,00               | 0,90%            |
| Prasarana                                              |                   |          |          |          |          |                      |                  |
| a. Pembangunan                                         | 219,16            | 61,99    | 207,13   | 109,89   | 262,33   | 860,50               | 2,39%            |
| b. Angkutan Umum/Massal Perkotaan                      | 753,70            | 1.415,34 | 1.242,00 | 163,39   | 149,08   | 3.723,51             | 10,34%           |
| c. Layanan Angkutan Keperintisan                       | 862,60            | 965,14   | 934,90   | 966,14   | 985,65   | 4.714,43             | 13,09%           |
| Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat                  | 391,54            | 1.456,02 | 1.450,54 | 1.224,98 | 1.014,35 | 5.537,43             | 15,38%           |
| Optimalisasi Prasarana (Rehabilitasi/ Peningkatan)     | 102,63            | 404,41   | 904,70   | 535,81   | 283,00   | 2.230,55             | 6,19%            |
| Operasional                                            | 219,79            | 889,31   | 286,50   | 444,12   | 590,78   | 2.430,50             | 6,75%            |
| Pelayanan Lainnya                                      | 69,12             | 162,30   | 259,34   | 245,05   | 140,57   | 876,38               | 2,43%            |
| Kegiatan Keselamatan Transportasi Darat                | 1.633,66          | 3.519,41 | 1.481,25 | 1.968,06 | 1.863,35 | 10.465,73            | 29,06%           |
| Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat           | 123,00            | 135,50   | 143,80   | 148,93   | 84,42    | 635,65               | 1,77%            |
| Program Dukungan Manajemen                             | 1.873,34          | 1.623,61 | 1.723,01 | 2.053,55 | 2.478,12 | 9.751,63             | 27,08%           |
| Layanan Manajemen Internal                             | 810,74            | 972,88   | 1.167,64 | 1.400,95 | 1.681,95 | 6.034,16             | 16,76%           |
| Layanan Perkantoran                                    | 700,00            | 400,00   | 350,00   | 405,00   | 515,50   | 2.370,50             | 6,58%            |
| Lainnya                                                | 362,60            | 250,73   | 205,37   | 247,60   | 280,67   | 1.346,97             | 3,74%            |

Sumber: Hasil Analisis (2025)



Gambar 4.4 Grafik Kerangka Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas di Lingkungan Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

#### a) Komposisi Anggaran

Pada Tabel 4.4 disampaikan komposisi anggaran Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk pelaksanaan penugasan Prioritas Nasional (PN) sesuai dengan Lampiran III RPJMN 2025-2029 dalam hal ini yang merupakan kegiatan prioritas nasional dan juga Prioritas Kementerian/Lembaga mencerminkan rencana kerangka pendanaan untuk pelaksanaan kegiatan prioritas dan/atau proyek prioritas nasional dan prioritas Kementerian/Lembaga.

TABEL 4. 4 Komposisi Anggaran Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

| UKE. I / Program                |        | Total 2025-2029 (Rp)  | Total %        | Keterangan |
|---------------------------------|--------|-----------------------|----------------|------------|
| <b>Ditjen Perhubungan Darat</b> |        |                       |                |            |
| <b>Program Infrastruktur</b>    |        | <b>36.011.888.030</b> | <b>100,00%</b> |            |
| Konektivitas                    |        |                       |                |            |
|                                 | PN     | 9.048.240.000         | 25,13%         |            |
|                                 | Non-PN | 562.700.000           | 1,56%          |            |

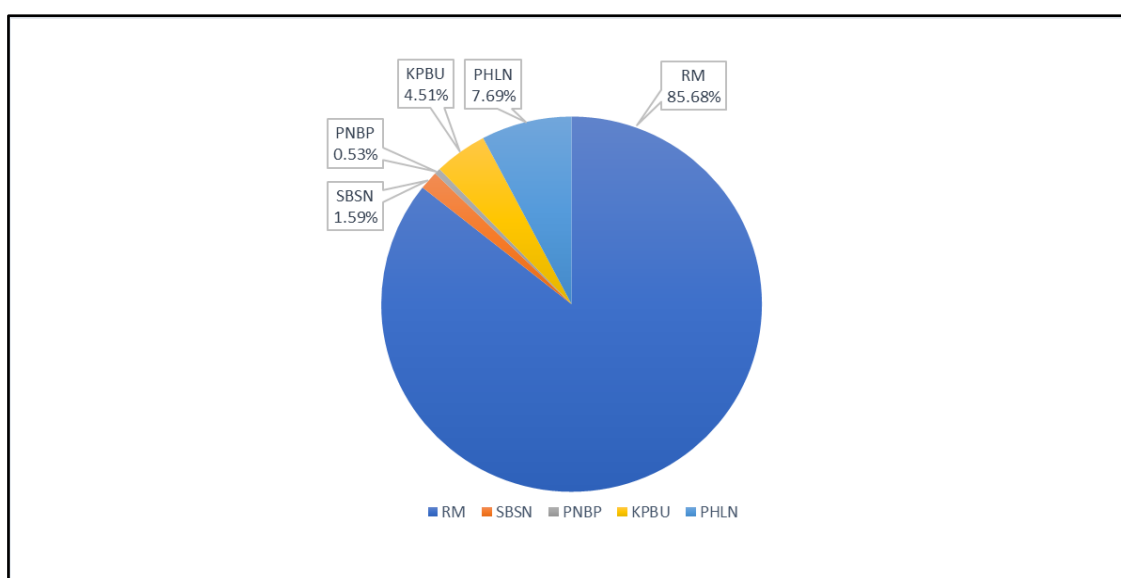
|                    |        |               |        |  |
|--------------------|--------|---------------|--------|--|
| Pelayanan          |        |               |        |  |
|                    | PN     | 164.930.000   | 0,46%  |  |
|                    | Non-PN | 5.372.510.000 | 14,92% |  |
| Keselamatan        |        |               |        |  |
|                    | PN     | 7.960.928.030 | 22,11% |  |
|                    | Non-PN | 2.515.750.000 | 6,99%  |  |
| Penunjang Teknis   |        |               |        |  |
|                    | PN     | 4.000.000     | 0,01%  |  |
|                    | Non-PN | 631.650.000   | 1,75%  |  |
| Dukungan Manajemen |        |               |        |  |
|                    | PN     | 0             | 0%     |  |
|                    | Non-PN | 9.751.180.000 | 27,08% |  |

\*Dalam Ribuan

#### b) Skema Pendanaan

Selain itu, dijabarkan juga pemenuhan kebutuhan pendanaan yang bersumber dari APBN baik melalui belanja Kementerian/ kmbaga yang bersumber dari Rupiah Murni, Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri (PHLN),

Adapun skema pendanaan untuk memenuhi kebutuhan pendanaan pada semua kegiatan tersebut pada Tabel 4.3 diatas disampaikan pada **Gambar 4.5**



Gambar 4. 5 skema pendanaan



## BAB V: PENUTUP

### 5.1. Kesimpulan

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

Berbagai tantangan akan dihadapi dalam 5 tahun ke depan, mulai dari kesenjangan ekonomi dan kependudukan, reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, kelangkaan energi, hingga persaingan ekonomi global. Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara Tahun 2025-2029 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat dalam mendukung penyelenggaraan transportasi darat pada khususnya dan pembangunan nasional di segala bidang pada umumnya, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan yang handal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

### 5.2 Aahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara Tahun 2025-2029 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara untuk Tahun Anggaran 2025 sampai dengan Tahun Anggaran 2029. Selanjutnya, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sulawesi Utara Tahun 2025-2029 akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

### 5.3 Mekanisme Evaluasi

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

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

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

LAMPIRAN 1 MATRIK KERANGKA KINERJA DAN MANUAL PERHITUNGAN TARGET INDIKATOR KINERJA PROGRAM

BPTD KELAS II SULUT

| KODE IKP | INDIKATOR KINERJA PROGRAM                                                            | SATUAN | BASELINE<br>2024 | TARGET<br>IKP 2025 | TARGET<br>IKP 2029 |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------------|--------------------|--------------------|
| IKP 1.1  | Rasio konektivitas transportasi Jalan                                                | Rasio  |                  | 428                | 622                |
| IKP 2.1  | Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat | Indeks |                  | 96.47              | 97.00              |
| IKP 2.1  | Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat | Indeks |                  | 96.470             | 97.000             |
| IKP 2.1  | Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat | Indeks |                  | 96.47              | 97.00              |
| IKP 2.1  | Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat | Indeks |                  | 96.47              | 97.00              |
| IKP 2.1  | Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat | Indeks |                  | 96.47              | 97.00              |
| IKP 2.1  | Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat | Indeks |                  | 96.47              | 97.00              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.70              | 96.28              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.7               | 96.28              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.7               | 96.28              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.7               | 96.28              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.7               | 96.28              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.7               | 96.28              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.7               | 96.28              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.7               | 96.28              |
| IKP 3    | Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan                                   | %      |                  | 91.7               | 96.28              |
| IKP 4    | Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat                                  | Indeks |                  | 90.8               | 91.3               |

**LAMPIRAN II MATRIKS KERANGKA PENDANAAN RENSTRA BPTD KELAS II SULUT TAHUN 2025-2029**

| NO | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN                           | KRO       | RINCIAN OUTPUT (RO)                                                                                                                                                                                                               | SATUAN  | LOKASI | TARGET  |         |         |         |         | Anggaran dalam Ribu Rupiah |           |           |           |            | KETERANGAN<br>(RM/PNBP/SBS) | KETERA<br>NGAN |
|----|------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------------------------|----------------|
|    |                                                      |           |                                                                                                                                                                                                                                   |         |        | RO 2025 | RO 2026 | RO 2027 | RO 2028 | RO 2029 | 2025                       | 2026      | 2027      | 2028      | 2029       |                             |                |
| 1  | Jumlah Layanan Subsidi<br>transportal Angkutan Jalan | Pelayanan | Layanan Angkutan Umum Massal<br>Perkotaan Berbasis Jalan di Kota Manado                                                                                                                                                           | Layanan |        | 1       | 1       | 1       | 0       | 0       |                            |           |           |           |            | RM                          |                |
|    |                                                      |           | <b>Layanan Subsidi Angkutan Jalan Perintis</b>                                                                                                                                                                                    |         |        | 7       | 7       | 7       | 7       | 7       | 4,317,409                  | 4,317,406 | 4,317,406 | 4,317,406 | 4,317,406  |                             |                |
|    |                                                      |           | Paal Dua – Talawaan – Likupang –<br>Marinsow – Tangkoko                                                                                                                                                                           |         |        | 1       |         |         |         |         | 471,117                    |           |           |           |            |                             |                |
|    |                                                      |           | Paal Dua – Tondano – Kema – Tangkoko                                                                                                                                                                                              |         |        | 1       |         |         |         |         | 458,656                    |           |           |           |            |                             |                |
|    |                                                      |           | Malalayang – Rataototok – Molobog                                                                                                                                                                                                 |         |        | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 568,923                    | 703,991   | 703,991   | 703,991   | 703,991    |                             |                |
|    |                                                      |           | Tangkoko – Mahembang – Jiko Blanga                                                                                                                                                                                                |         |        | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 791,644                    | 932,266   | 932,266   | 932,266   | 932,266    |                             |                |
|    |                                                      |           | Malalayang – Doloduo –<br>Molibagu – Dumagin – Posilagon                                                                                                                                                                          |         |        | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 1,166,579                  | 1,442,878 | 1,442,878 | 1,442,878 | 1,442,878  |                             |                |
|    |                                                      |           | Melonguane – Beo – Esang – Gemeh                                                                                                                                                                                                  |         |        | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 423,445                    | 307,476   | 307,476   | 307,476   | 307,476    |                             |                |
|    |                                                      |           | Melonguane – Beo – Rainis – Gemeh                                                                                                                                                                                                 |         |        | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 437,045                    | 306,089   | 306,089   | 306,089   | 306,089    |                             |                |
|    |                                                      |           | Bitunuris - Salibabu -<br>Moronge - Lirung - Musi - Alude                                                                                                                                                                         |         |        |         | 1       | 1       | 1       | 1       |                            | 216,595   | 216,595   | 216,595   | 216,595    |                             |                |
|    |                                                      |           | Boroko – Lolak – Kotamobagu                                                                                                                                                                                                       |         |        |         | 1       | 1       | 1       | 1       |                            | 408,111   | 408,111   | 408,111   | 408,111    |                             |                |
|    |                                                      |           | <b>Layanan Subsidi Barang</b>                                                                                                                                                                                                     |         |        | 2       | 4       | 4       | 4       | 4       | 434,600                    | 3,602,982 | 3,602,982 | 3,602,982 | 11,231,076 |                             |                |
|    |                                                      |           | Pelabuhan Melonguane -<br>Pasar Baru Beo (Kepulauan Talaud)                                                                                                                                                                       |         |        | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 161,441                    | 1,221,165 | 1,221,165 | 1,221,165 | 1,221,165  |                             |                |
|    |                                                      |           | Pelabuhan Tahuna –<br>Pananikeng (Kepulauan Sangihe)                                                                                                                                                                              |         |        | 1       | 1       | 1       | 1       | 1       | 273,159                    | 684,639   | 684,639   | 684,639   | 684,639    |                             |                |
|    |                                                      |           | Pelabuhan Ulu Siau –<br>Pasar Ulu Siau – Sawang (Kepulauan Sitaro)                                                                                                                                                                |         |        |         | 1       | 1       | 1       | 1       |                            | 847,565   | 847,565   | 847,565   | 8,475,659  |                             |                |
|    |                                                      |           | Pelabuhan Tagulandang –<br>Pasar Tagulandang – Tagulandang Selatan<br>(Kepulauan Sitaro)                                                                                                                                          |         |        |         | 1       | 1       | 1       | 1       |                            | 849,613   | 849,613   | 849,613   | 849,613    |                             |                |
|    |                                                      |           | <b>Layanan Angkutan KSPN</b>                                                                                                                                                                                                      |         |        | 3       | 2       | 2       | 2       | 2       | 2,400,000                  | 2,400,000 | 2,400,000 | 2,400,000 | 2,399,999  |                             |                |
|    |                                                      |           | Bandara Samratulangi - Taman Kelong - Bukit<br>Doa Mahawu - Pasar Extreme Tomohon -<br>Wisata Hutan Pinus dan Pemandian Air Panas<br>- Danau Linow - Taman Bunga Show Window                                                      |         |        | 1       |         |         |         |         | 876,567                    |           |           |           |            |                             |                |
|    |                                                      |           | Bandara Sam Ratulangi - Taman Purbakala<br>Waruga - Benteng Moraya - Astound Hill -<br>Camp James - Danau Tondano - Ketama<br>Adventure Park - Lembah Pinus                                                                       |         |        | 1       |         |         |         |         | 723,433                    |           |           |           |            |                             |                |
|    |                                                      |           | Bandara Sam Ratulangi - Zero Point Minut -<br>Likupang - Paradise Resort - Pantai Paal -<br>Pantai Pulisan                                                                                                                        |         |        | 1       |         |         |         |         | 800,000                    |           |           |           |            |                             |                |
|    |                                                      |           | Terminal Malalayang – Malalayang Beach<br>Walk 2 – Godbless Park – Manado Bay –<br>Grand Luley – Pasar Tematik Tongkaina –<br>Rumah Alam Adventure Park – Monumen<br>Yesus Memberkati – Bukit Doa<br>Warembungan – Makatete Hills |         |        |         | 1       | 1       | 1       | 1       |                            | 1,148,760 | 1,148,760 | 1,148,760 | 1,148,760  |                             |                |
|    |                                                      |           | Bandara Sam Ratulangi – The Centra Hotel –<br>Likupang – Pantai Paal – Bukit Larata                                                                                                                                               |         |        |         | 1       | 1       | 1       | 1       |                            | 1,251,240 | 1,251,240 | 1,251,240 | 1,251,239  |                             |                |

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]