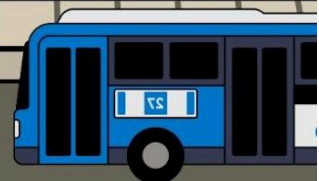




# Rencana Strategis

DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029



## KATA PENGANTAR

Proses penyusunan dan sistematika dokumen Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025–2029 berpedoman pada Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025–2029.

Pembangunan bidang Lalu Lintas Jalan 2025-2029 menghadapi tantangan dari perkembangan lingkungan strategis, seperti periode puncak bonus demografi pada tahun 2020-2035, perubahan tatanan sosial masyarakat pasca pandemi Covid-19, pesatnya perkembangan teknologi informasi digital, maupun tantangan lingkungan global yang menghadapi *the triple planetary crisis* berupa perubahan iklim, polusi dan kerusakan lingkungan, serta kehilangan keanekaragaman hayati.

Rencana Strategis atau Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional atau RPJMN 2025-2029 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029. RPJMN 2025-2029 merupakan merupakan periode pertama dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045. Selain itu, renstra ini juga menjadi pijakan awal untuk mendukung agenda 100 Tahun Indonesia Merdeka, sebagaimana termuat dalam Visi Indonesia Emas 2045, yaitu: Berdaulat, Maju, Adil, dan Makmur.

Penyusunan Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 mengacu pada UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional atau SPPN. Penyusunan renstra ini menggunakan pendekatan politik, teknokratik, dan partisipatif. Pendekatan politik dilakukan dengan melakukan penyesuaian dengan visi dan misi Presiden 2025-2029 maupun proses legislasi rencana strategis sebagai pedoman perencanaan Direktorat Lalu Lintas Jalan selama lima tahun ke depan. Pendekatan teknokratik dilaksanakan dengan menggunakan metode dan kerangka berpikir ilmiah. Perencanaan dengan pendekatan partisipatif dilaksanakan dengan melibatkan stakeholders terkait pada pembangunan bidang Lalu Lintas Jalan.

Renstra Lalu Lintas Jalan 2025-2029 ini memuat rumusan visi, misi, tujuan, sasaran, arah kebijakan, program, kerangka regulasi, kerangka kelembagaan, target kinerja, dan kerangka pendanaan yang selaras dengan tugas dan fungsi Direktorat Lalu Lintas Jalan. Renstra ini diharapkan merupakan turunan dari pelaksanaan pembangunan bidang perhubungan darat dan mendukung terwujudnya Transportasi Darat Maju Menuju Indonesia Emas 2045.

Jakarta, Desember 2025  
Direktur Lalu Lintas Jalan



Rudi Irawan, S.SiT, M.T.

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>1</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>2</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>4</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>5</b>
<b>DAFTAR BAGAN.....</b>	<b>7</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
I.1 Kondisi Umum.....	1
I.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	1
I.1.2 Capaian Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2020-2024.....	3
I.2 Mandat Penyelenggaraan dari Undang Undang di Bidang Lalu Lintas Jalan.....	7
I.3 Potensi dan Permasalahan.....	7
<b>BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN.....</b>	<b>28</b>
II.1 Visi.....	28
II.1.1 Visi Presiden Republik Indonesia.....	28
II.1.2 Visi Kementerian Perhubungan.....	29
II.1.3 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	29
II.1.4 Visi Direktorat Lalu Lintas jalan.....	30
II.2 Misi.....	30
II.2.1 Misi Presiden Republik Indonesia.....	30
II.2.2 Misi Kementerian Perhubungan.....	31
II.2.3 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	34
II.2.4 Misi Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	34
II.3 Tujuan.....	35
II.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional.....	35
II.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan.....	38
II.3.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	40
II.3.4 Tujuan Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029.....	48
II.4 Sasaran.....	50
II.1.1 Sasaran Pembangunan Nasional.....	50
II.1.2 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Strategis Kementerian Perhubungan.....	56
II.1.3 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	58
II.1.4 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	64
<b>BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN.....</b>	<b>66</b>
III.1 Arah Kebijakan dan Strategi.....	66
III.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional.....	66
III.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan.....	67
III.1.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	74

III.1.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	81
III.2 Penyusunan Indikator Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029.....	84
III.3 Kerangka Regulasi.....	85
III.4 Kerangka Kelembagaan.....	89
<b>BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....</b>	<b>92</b>
IV.1 Target Kinerja.....	92
IV.2 Uraian Project Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	94
IV.3 Kerangka Pendanaan.....	95
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>100</b>
V.1 Kesimpulan.....	100
V.2 Mekanisme Evaluasi.....	100
<b>LAMPIRAN 1: MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN.....</b>	<b>102</b>
<b>LAMPIRAN 2: MATRIKS KERANGKA REGULASI SEKTOR LALU LINTAS JALAN.</b>	<b>104</b>
<b>LAMPIRAN 3: MATRIKS PROYEK STRATEGIS SUB SEKTOR LALU LINTAS JALAN....</b> .....	<b>110</b>
<b>LAMPIRAN 4 : RUMUS PERHITUNGAN SASARAN KINERJA DAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029.....</b>	<b>120</b>

**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1	Komponen Biaya Logistik.....	8
Gambar 2	Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.....	11
Gambar 3	Transportasi Perkotaan Saat Ini.....	14
Gambar 4	Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan.....	16
Gambar 5	Eksternalitas Negatif Kendaraan Barang ODOL.....	17
Gambar 6	Analisis Situasional Bidang Lalu Lintas Jalan (PESTEL Analysis) .....	21
Gambar 7	Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	29
Gambar 8	Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN) .....	31
Gambar 9	Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	33
Gambar 10	Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045.....	50
Gambar 11	Grafik Kebutuhan Pendanaan Prioritas Nasional dan Non Prioritas Nasional.....	96
Gambar 12	Grafik Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur dan Program Dukungan Manajemen.....	96

## DAFTAR TABEL

Tabel 1	Tugas dan Fungsi Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	1
Tabel 2	Evaluasi Capaian Output Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.....	3
Tabel 3	Persentase Capaian Target Direktorat Lalu Lintas Jalan 2020-2024....	5
Tabel 4	Jumlah Kejadian dan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas 2020-2025.....	10
Tabel 5	Tantangan dan Peluang pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-202.....	25
Tabel 6	Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Darat 2025-2029.....	46
Tabel 7	Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan.....	51
Tabel 8	Tujuan dan Sasaran Sektor Perhubungan untuk Mendukung PN 2, PN 3, dan PN 5.....	54
Tabel 9	Penugasan Kinerja Kementerian Perhubungan untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	54
Tabel 10	Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	57
Tabel 11	Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	60
Tabel 12	Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	61
Tabel 13	Sasaran Kinerja dan Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029.....	65
Tabel 14	Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	68
Tabel 15	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Ditjen Perhubungan Darat.....	72
Tabel 16	Isu Strategis dan Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	76
Tabel 17	Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	79

Tabel 18	Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di Bidang Lalu Lintas Jalan.....	82
Tabel 19	Target Kinerja Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	92
Tabel 20	Kebutuhan Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	97
Tabel 21	Indikasi Anggaran Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 (dalam ribu) .....	98
Tabel 22	Indikasi Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029.....	98

## DAFTAR BAGAN

Bagan 1	Struktur Organisasi di Direktorat Lalu Lintas Jalan.....	2
Bagan 2	Arahan RPJMN 2025-2029 terhadap Dukungan Sektor Transportasi pada Prioritas Nasional.....	38
Bagan 3	Peta Strategi ( <i>Strategy Map</i> ) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	49
Bagan 4	Cascading Indikator Pelayanan Angkutan Penumpang.....	86
Bagan 5	Cascading Indikator Keselamatan LLAJ .....	86

## BAB I PENDAHULUAN

### I.1 Kondisi Umum

#### I.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Lalu Lintas Jalan

Tugas dan fungsi Direktorat Lalu Lintas Jalan diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana disajikan pada **Tabel 1**.

**Tabel 1. Tugas dan Fungsi Direktorat Lalu Lintas Jalan**

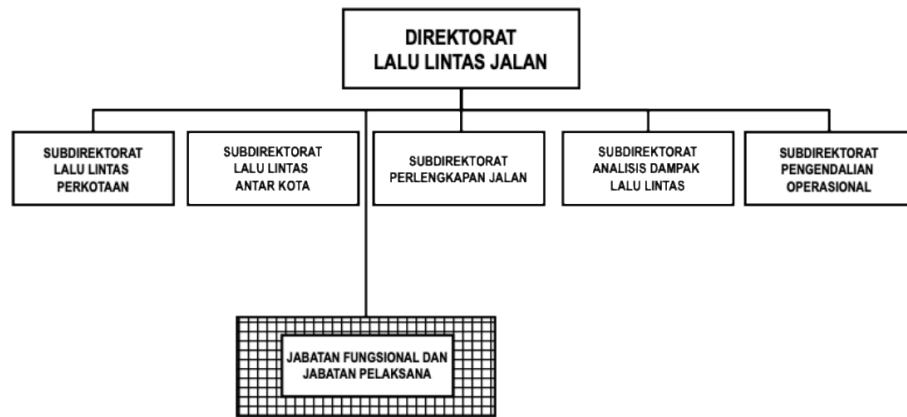
Tugas dan Fungsi	Muatan PM 4 Tahun 2025
Tugas	Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan.
Fungsi	Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud diatas, Direktorat Lalu Lintas Jalan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> <li>penyiapan perumusan kebijakan di bidang lalu lintas perkotaan dan antar kota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;</li> <li>penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang lalu lintas perkotaan dan antar kota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;</li> <li>penyiapan penyusunan, norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang lalu lintas perkotaan dan antar kota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;</li> <li>penyiapan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang lalu lintas perkotaan dan antar kota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan;</li> <li>penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas perkotaan dan antar kota, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan; dan</li> <li>penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, dan rumah tangga Direktorat.</li> </ol>

Secara umum, Direktorat Lalu Lintas Jalan memiliki fungsi penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, penyusunan NSPK (norma, standar, prosedur, dan kriteria), pemberian bimbingan teknis (bimtek), serta evaluasi dan pelaporan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, perlengkapan jalan, analisis dampak lalu lintas, dan pengendalian operasional lalu lintas jalan. Selain itu, terdapat fungsi pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, sumber daya manusia, pengelolaan data dan teknologi informasi, dan rumah tangga Direktorat yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari pelaksanaan tanggung jawab Direktorat Lalu Lintas Jalan khususnya bagian Tata Usaha.

Dalam lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, diketahui bahwa bagian Tata Usaha melekat pada Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Tata usaha pada Direktorat Lalu Lintas Jalan merupakan perpanjangan tangan dalam pelaksanaan fungsi Perkantoran, Kearsipan, Pengelolaan Aset dan Monitoring.

Direktorat Lalu Lintas Jalan merupakan bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat bersama dengan Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, Direktorat Sarana, Prasarana dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan serta Sekretariat Direktorat Jenderal.

Susunan organisasi dan tata kerja Direktorat Lalu Lintas Jalan disajikan pada gambar berikut.



**Bagan 1. Struktur Organisasi di Direktorat Lalu Lintas Jalan**

Sumber: Lampiran PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Bagan tersebut menjelaskan bahwa Direktorat Lalu Lintas Jalan terdiri atas subdirektorat-subdirektorat sebagai berikut:

a. Subdirektorat Lalu Lintas Perkotaan

Subdirektorat Lalu Lintas Perkotaan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan di wilayah perkotaan.

b. Subdirektorat Lalu Lintas Antar Kota

Subdirektorat Lalu Lintas Antar Kota mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan di lalu lintas pada sistem jaringan jalan antar kota.

c. Subdirektorat Perlengkapan Jalan

Subdirektorat Perlengkapan Jalan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang perlengkapan jalan.

d. Subdirektorat Analisis Dampak Lalu Lintas

Subdirektorat Analisis Dampak Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang analisis dampak lalu lintas.

e. Subdirektorat Pengendalian Operasional; dan

Subdirektorat Pengendalian Operasional mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pengendalian operasional dan penegakan hukum oleh penyidik pegawai negeri sipil.

f. Kelompok Jabatan Fungsional.


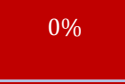

### I.1.2 Capaian Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2020-2024

Berdasarkan hasil evaluasi capaian Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024, diketahui bahwa capaian pelaksanaan Direktorat Lalu Lintas Jalan hanya 55,38%. Angka ini dapat dikatakan rendah apabila hanya membandingkan antara rencana dan realisasi dari output pelaksanaan yang dilakukan oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan. Terdapat program/kegiatan yang memiliki capaian sangat tinggi mencapai >400% (perbaikan lokasi rawan kecelakaan) dan sangat rendah yaitu 0% (penanganan perlintasan sebidang). Secara agregat, capaian Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2020-2024 disajikan pada **Tabel 2**.




**Tabel 2. Evaluasi Capaian Output Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024**

No.	Direktorat	% Capaian		
<b>B</b>	<b>Lalu Lintas Jalan</b>			
1	Pengadaan Perlengkapan Jalan	30,68%		
2	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	46,24%		

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No.	Direktorat	% Capaian		
3	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan			406,25 %
4	Penanganan Perlintasan Sebidang			
5	AtMS			100%

Keterangan:

-  Capaian kinerja di atas 90% rencana
-  Capaian kinerja antara 50% - 90% rencana
-  Capaian kinerja antara kurang dari 50% rencana

Sumber: diolah dari Bahan Paparan Persiapan Penyusunan Renstra Ditjen Hubdat 2025-2029

Evaluasi capaian pelaksanaan Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2020 – 2024 diukur dengan membandingkan realisasi terhadap rencana saja dan belum ada evaluasi untuk mengukur efisiensi dan efektivitas program/kegiatan. Berikut merupakan evaluasi untuk mengukur efisiensi dan efektivitas pada program/kegiatan di Direktorat.

Berdasarkan Dokumen Monitoring Capaian Renstra Lalu Lintas Jalan 2020-2024, diperoleh persentase capaian target dari masing-masing kegiatan Direktorat Lalu Lintas Jalan. Persentase capaian target tersebut dapat dilihat pada **Tabel 3**.

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

**Tabel 3. Persentase Capaian Target Direktorat Lalu Lintas Jalan 2020-2024**

No	Sasaran Program/Indikator Kinerja Program	Satuan	2024			2023			2022			2021			2020			
			T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)	
<b>A</b>	<b>SK 4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat</b>																	
1	IKK 1	Persentase Perlengkapan Jalan yang Telah Terpasang Terhadap Kondisi Ideal	%	29	29	100	25	25	100	19	19	100	17	17	100	0	0	0
2	IKK 2	Jumlah Lokasi Rawan Kecelakaan tertangani	Lokasi	53	63	118,87	2	69	3450	2	3	150	0	0	0	0	0	0
3	IKK 3	Jumlah Perlengkapan Jalan terpelihara	Unit	8790	10185	115,87	2175	2050	94,25	19	19	100	0	0	0	0	0	0
4	IKK 4	Jumlah Lokasi Perlintasan Sebidang tertangani	Lokasi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B</b>	<b>SK 5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat</b>																	
1	IKK 4	Jumlah SDM berkompentensi bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	Orang	140	142	101,43	32	32	100	32	114	356,25	571	395	59,18	0	0	0
2	IKK 5	Jumlah Ruas Jalan Nasional dilakukan Pemantauan MRL	Lokasi	15	17,58	117,20	6	6	100	6	101	1683,33	24	24	100	0	0	0
3	IKK 01	Penyusunan Pedoman Pelaksanaan Pengawasan Persetujuan Andalalin	Kegiatan	2	2	100	0	0	0	0	0	0	1	1	100	0	0	0
4	IKK 02	Penyusunan Pedoman Standar Teknis Dokumen Persetujuan Andalalin	Kegiatan	5	5	100	3	3	100	1	1	100	0	0	0	0	0	0
5	IKK 03	Evaluasi Analisis Dampak Lalu Lintas Kawasan di Jalan Nasional	Kegiatan	1	1	100	1	1	100	1	1	100	1	1	100	0	0	0
6	IKK 04	Monitoring dan Evaluasi Teknis Persetujuan Andalalin	Kegiatan	2	2	100	1	1	100	1	1	100	1	1	100	0	0	0
7	IKK 05	Kunjungan Teknis Evaluasi Penilaian Hasil Andalalin	Kegiatan	1	1	100	1	1	100	1	1	100	1	1	100	0	0	0
8	IKK 06	Monitoring dan Evaluasi Pengawasan Persetujuan Hasil Andalalin di Daerah	Kegiatan	1	1	100	1	1	100	1	1	100	1	1	100	0	0	0
9	IKK 07	Sosialisasi Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas	Kegiatan	1	1	100	0	0	0	0	0	0	2	2	100	0	0	0
<b>C</b>	<b>SK 1 Meningkatnya Kapabilitas Sistem Informasi dan Teknologi Ditjen Perhubungan Darat</b>																	

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Sasaran Program/Indikator Kinerja Program	Satuan	2024			2023			2022			2021			2020		
			T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)
1	IKK 01 Pengembangan dan Pemeliharaan Sistem Informasi Analisis Dampak Lalu Lintas	Kegiatan	0	0	0	1	1	100	1	1	100	65	65	100	0	0	0
<b>D</b>	<b>SK 3 Meningkatkan Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Ditjend Perhubungan Darat</b>																
	IKK 01 Sertifikasi Penilai Andalalin	Orang	166	166	100	200	232	116	200	146	173	200	20	100	0	0	0
	IKK 02 Penyegaran Penilai Andalalin	Orang	57	57	100	100	66	66	0	0	0	60	60	100	0	0	0
	IKK 03 Bimbingan Teknis Andalalin	Orang	119	119	100	80	95	118,75	0	0	0	148	148	100	0	0	0
<b>E</b>	<b>SK 6 Meningkatkan Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Ditjend Perhubungan Darat</b>																
	IKK 01 Sertifikasi Penyusun Andalalin	Orang	16	16	100	60	6	10	40	40	100	86	86	100	0	0	0
	IKK 02 Penyegaran Tenaga Ahli Penyusun Andalalin	Orang	22	22	100	30	45	150	30	30	100	50	50	100	0	0	0
	IKK 03 Sertifikasi Pengawas Andalalin	Orang	157	157	100	200	226	113	80	80	100	0	0	100	0	0	0
	IKK 04 Penyegaran Tenaga Ahli Pengawas Andalalin	Orang	62	62	100	75	0	0	50	50	100	0	0	100	0	0	0

Sumber: diolah dari Dokumen Monitoring Capaian Renstra Lalu Lintas Jalan 2020-2024

## **I.2 Mandat Penyelenggaraan dari Undang Undang di Bidang Lalu Lintas Jalan**

Terdapat sejumlah mandat penyelenggaraan dari sejumlah peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas jalan yang harus diperhatikan dalam menyusun muatan pokok dari Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan, khususnya terkait dengan lingkup bidang, tujuan penyelenggaraan, serta cakupan kewenangan Direktorat Lalu Lintas Jalan. Daftar peraturan perundang-undangan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
- c. PP Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
- d. PP Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- f. PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- g. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ;
- h. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

## **I.3 Potensi dan Permasalahan**

Rencana Strategis atau Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Renstra ini disusun sebagai turunan dari Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan berperan untuk menjawab isu-isu strategis transportasi darat khususnya bidang lalu lintas jalan.

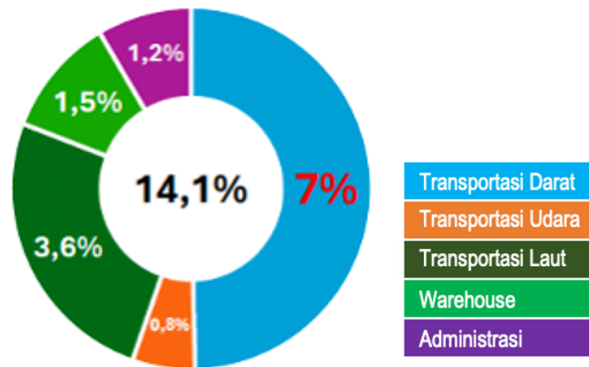
Analisis potensi, permasalahan, peluang, dan tantangan pada Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 menggunakan pendekatan identifikasi isu strategis dan analisis situasional pada sektor perhubungan darat. Identifikasi isu strategis dilakukan untuk menemukan permasalahan yang perlu dijawab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

Isu strategis sektor perhubungan darat adalah sebagai berikut:

a. Tingginya biaya logistik

Biaya logistik terdiri dari biaya pergudangan, transportasi, dan administrasi. Kajian Biaya Logistik SIRI menemukan bahwa biaya logistik di Indonesia Tahun 2022 sebesar 14,1 persen dari PDB. Angkutan darat, termasuk kereta api berkontribusi terhadap 50 persen dari biaya logistik.<sup>1</sup>

Biaya angkutan barang berbasis jalan yang tinggi merupakan indikator dari kegagalan perencanaan kegiatan logistik secara menyeluruh. Transportasi pada suatu kegiatan logistik memiliki fungsi untuk memfasilitasi 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.



**Gambar 1. Komponen Biaya Logistik**

Sumber: Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

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

1. Pengaruh permintaan atas pergerakan barang atau *travel demand* 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,

<sup>1</sup> Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

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;
2. Pengaruh permintaan atas perjalanan barang atau *transport demand* 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
3. 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.<sup>2</sup>
  - Kondisi infrastruktur jalan masih substandard, 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,

<sup>2</sup> Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

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.

b. Masih tingginya fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas tahun 2020–2024, terlihat adanya tren peningkatan jumlah kecelakaan dari tahun ke tahun, dengan puncak kejadian terjadi pada tahun 2023 sebanyak 152.008 kejadian. Pada tahun 2024, jumlah kecelakaan sedikit menurun menjadi 150.906 kejadian, namun angka ini masih tergolong tinggi dibandingkan tahun-tahun sebelumnya.

Dari sisi jumlah korban, data menunjukkan bahwa total korban kecelakaan terus meningkat setiap tahun. Jumlah korban meninggal dunia mengalami peningkatan hingga tahun 2023, yaitu 27.895 orang, kemudian menurun pada tahun 2024 menjadi 25.839 orang. Sementara itu, korban luka berat dan luka ringan terus meningkat, dengan jumlah tertinggi terjadi pada tahun 2024. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun angka kematian mulai menurun, kecelakaan masih menimbulkan dampak yang besar terhadap keselamatan masyarakat.

**Tabel 4. Jumlah Kejadian dan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas 2020-2025**

	Satuan	2020	2021	2022	2023	2024
Kecelakaan Lalu Lintas	kejadian	100.028	103.645	137.851	152.008	150.906
Korban Kecelakaan						
- Meninggal Dunia	orang	23.529	25.266	27.531	27.895	25.839
- Luka Berat	orang	10.751	10.553	13.230	15.154	16.010
- Luka Ringan	orang	113.518	117.913	163.686	180.920	183.995
<b>Total Korban</b>	orang	147.798	153.732	204.447	223.969	226.844
Keparahan Korban						
- Korban meninggal per kecelakaan	MD/kejadian	0,24	0,24	0,20	0,18	0,11
- Korban Meninggal per Total Korban	MD/Total Korban	15,92%	16,44%	13,47%	12,45%	11,39%

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri pada PDDA 2024

Dilihat dari tingkat keparahan kecelakaan, terdapat kecenderungan penurunan fatalitas. Hal ini tercermin dari menurunnya rasio korban meninggal per kejadian kecelakaan, dari 0,24 pada tahun 2020–2021 menjadi 0,11 pada tahun 2024. Selain itu, persentase korban meninggal dibandingkan dengan total korban juga mengalami penurunan, dari 15,92% pada tahun 2020 menjadi 11,39% pada tahun 2024. Penurunan ini mengindikasikan adanya perbaikan dalam penanganan kecelakaan,

seperti respons darurat dan pelayanan medis, meskipun upaya pencegahan kecelakaan masih perlu terus ditingkatkan.



**Gambar 2. Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan**

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri pada PDDA 2024

Fatalitas korban kecelakaan pada tahun 2023 menunjukkan bahwa 3-4 orang meninggal dunia per jam akibat kecelakaan lalu lintas, satu dari delapan korban kecelakaan lalu lintas jalan meninggal dunia, dan satu orang meninggal 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 Nomor 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, Jalan yang Berkeselamatan, Kendaraan yang Berkeselamatan, Pengguna Jalan yang Berkeselamatan, dan Penanganan Korban Kecelakaan.

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

Berkeselamatan), Pilar 2 (Jalan yang Berkeselamatan), dan Pilar 4 (Pengguna Jalan yang Berkeselamatan).

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

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

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

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

c. 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. Pada tahun 2035, penduduk di Pulau Jawa yang tinggal di perkotaan mencapai hampir 90%. Sementara itu, penduduk yang tinggal di perkotaan pada tahun 2045 diperkirakan menjadi 72,8 persen.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Bappenas, 2019, Ringkasan Eksekutif Visi Indonesia 2045

Urbanisasi meningkatkan kebutuhan lahan untuk tempat tinggal pada kawasan perkotaan. Keterbatasan lahan pada kawasan perkotaan menyebabkan harga lahan untuk permukiman semakin meningkat pula. Masyarakat memilih untuk tinggal pada area permukiman yang tersebar di kawasan pinggiran kota. Kondisi ini mendorong kawasan perkotaan berkembang secara *sprawl* (*Urban Sprawl*). Perkembangan *Urban Sprawl* ini ditandai oleh pola hunian yang berkepadatan rendah dan permintaan 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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup>

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.<sup>6</sup>

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

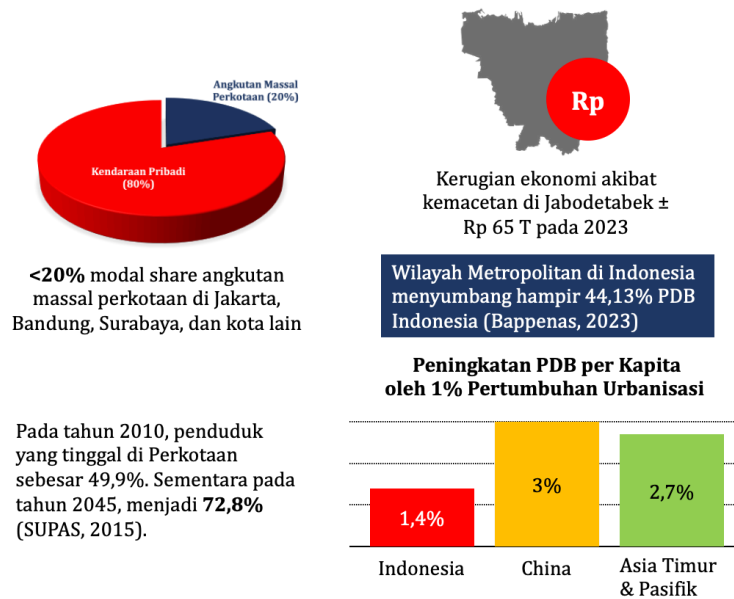
<sup>4</sup> Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

<sup>5</sup> Tomtom Index 2023

<sup>6</sup> Worldbank, 2019, Time to ACT: Realizing Indonesia's Urban Potential

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. Semakin besar persentase penduduk yang tinggal di kawasan perkotaan, maka kebutuhan ruang untuk tempat tinggal pun 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.



**Gambar 3. Transportasi Perkotaan Saat Ini**

Sumber: diolah dari berbagai sumber

Tanpa intervensi tata guna lahan di atas, perkembangan kawasan *urban sprawl* menjadi semakin ekstensif. Akibatnya, kawasan perkotaan menjadi semakin luas. Angkutan umum massal perkotaan menghadapi kesulitan untuk melayani seluruh kawasan perkotaan.

Penyelesaian masalah transportasi perkotaan di Indonesia membutuhkan penanganan yang menyeluruh dengan pendekatan *transport demand management*, yaitu:

1. Pengaturan permintaan atas pergerakan atau *travel demand* dilakukan dengan integrasi tata guna lahan dan perencanaan transportasi perkotaan. Integrasi tata guna lahan dan perencanaan transportasi perkotaan ditujukan untuk mendekatkan jarak perjalanan menuju pusat kota atau simpul/halte angkutan massal perkotaan;

2. Pengaturan permintaan atas transportasi atau *transport demand* dilakukan dengan menerapkan *push and pull strategy*. Penerapan *push and pull strategy* difokuskan pada prioritas ruang jalan bagi angkutan umum massal perkotaan dengan tujuan untuk menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan. Sistem angkutan umum massal perkotaan dikembangkan menjadi integrasi moda angkutan perkotaan untuk membentuk pengalaman perjalanan tunggal yang *door-to-door* dan *seamless*; dan
  3. Pengaturan permintaan atas lalu lintas atau *traffic demand* dilakukan dengan pengaturan arus atau sirkulasi pergerakan orang dan/atau barang pada kawasan perkotaan dengan tujuan untuk optimasi kapasitas ruang jalan.
- d. 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. (Bappenas, 2024)

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.

- e. 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.

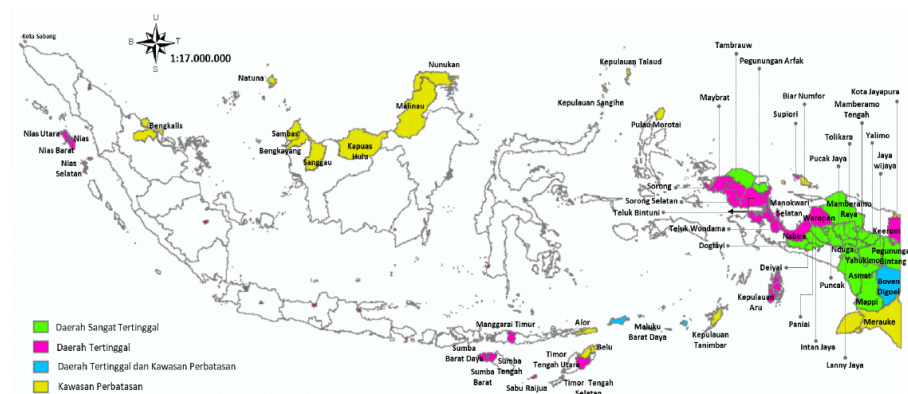
Angkutan jalan menjalankan fungsi *servicing* untuk melayani perjalanan orang antar kota yang menghubungkan antar terminal penumpang tipe A/simpul transportasi/pusat kegiatan (KSN, *Food Estate*, KE, KI).

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 timetable perjalanan antar kota. Dukungan perencanaan MRLM pada koridor utama pulau diperlukan untuk meningkatkan kelancaran perjalanan angkutan antar kota.

f. Aksesibilitas bagi pemerataan pembangunan

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

Angkutan jalan menjalankan fungsi promoting untuk membuka aksesibilitas wilayah DTPK untuk mengungkit pemerataan pembangunan. Pemihakan positif berupa penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) diperlukan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan.



**Gambar 4. Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan**

Sumber: Bappenas, 2024, Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi dalam Rancangan RPJMN 2025-2029

g. 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 natal serta tahun baru.

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.

#### h. Penanganan *Over Dimension Overloading* (ODOL)

Moda jalan masih mendominasi *modal share* transportasi barang nasional. Hampir sembilan puluh dua persen transportasi barang di Indonesia menggunakan moda jalan.<sup>7</sup> Pada saat bersamaan, permasalahan angkutan barang yang ODOL belum mampu ditangani sepenuhnya.



**Gambar 5. Eksternalitas Negatif Kendaraan Barang ODOL**

Sumber: Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

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 triliun rupiah selama sepuluh tahun.

<sup>7</sup> Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029

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

1. Tidak adanya tata niaga komoditas menyebabkan peningkatan jumlah dan jarak perjalanan. Akibatnya, pergerakan angkutan barang menjadi acak dan biaya transportasi meningkat;
2. Minimnya pusat konsolidasi barang, angkutan peti kemas masih terbatas;
3. 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*;
4. Fragmentasi industri angkutan barang jalan, moral *hazard* perilaku *overload* dari operator angkutan kecil;
5. *Empty backhaul* muatan angkutan barang (<50%); dan
6. 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.

i. 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 aktual (*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.

Selain itu, dukungan terhadap Program Prioritas Nasional adalah sebagai berikut:

a. Dukungan terhadap Pengembangan KSPP (Kawasan Sentra Produksi Pangan/*Food Estate*)

Dukungan Perhubungan Darat terhadap Pengembangan KSPP (*Food Estate*) dapat dilakukan dengan perencanaan jalur logistik di *Food*

*Estate*. Perencanaan hirarki simpul dilakukan dengan integrasi unit pengolahan pasca panen dengan simpul logistik. Hierarki simpul terdiri dari sawah (*hinterland*), terminal barang/pusat logistik, dan gateway (pelabuhan).

Perencanaan sistem jaringan jalan mengikuti hierarki simpul logistik, yaitu: (a) pergerakan komoditas dari sawah (*hinterland*) ke terminal barang dilayani jalan lokal; (b) pergerakan komoditas dari terminal ke pusat logistik dilayani jalan kolektor; dan (c) pergerakan komoditas dari pusat logistik ke *gateway* dilayani jalan arteri.

Layanan angkutan dari pusat logistik ke gateway menggunakan trailer peti kemas. Sistem jaringan sungai juga dapat dimanfaatkan untuk melayani pergerakan komoditas di food estate.

Dukungan terhadap Pengembangan KSP (Food Estate) dilakukan dengan mengintegrasikan dalam program prioritas penurunan biaya transportasi logistik.

b. Dukungan terhadap Program Makan Bergizi Gratis (MBG)

Program MBG dapat menciptakan permintaan pergerakan barang pada saat penyedia MBG belanja bahan baku dan mengirimkan makanan ke masing-masing sekolah pada suatu wilayah. Peningkatan perjalanan barang pada saat bersamaan akan meningkatkan potensi kemacetan dan risiko makanan terlambat sampai ke sekolah.

Perencanaan logistik perkotaan diperlukan untuk menghindarkan perjalanan mikro yang besar dan acak pada waktu yang bersamaan. Dukungan Kementerian Perhubungan terhadap program MBG dapat dilakukan melalui perencanaan logistik perkotaan maupun bantuan teknis berupa penyediaan sarana transportasi.

Analisis situasional bidang lalu lintas jalan dilakukan dengan pendekatan PESTEL (*political, economic, social, technology, environment and legal*) analysis dengan rincian sebagai berikut:

a. *Political*

1. Permasalahan di bidang Lalu Lintas Jalan bersifat lintas sektor (*cross cutting issue*);
2. Pembagian wewenang dalam penanganan permasalahan di bidang lalu lintas jalan belum dilaksanakan secara jelas.

b. *Economic*

1. Penurunan Kesejahteraan akibat tingginya biaya logistik dan biaya transportasi;
2. Pertumbuhan ekonomi terhambat akibat kemacetan.

c. *Social*

1. Perubahan perilaku perjalanan masyarakat akibat permasalahan lalu lintas jalan;
2. Tingginya angka kecelakaan pada usia produktif (15-59 tahun).

d. *Technology*

1. Disrupsi TIK dan pengaruh kemacetan terhadap perubahan perilaku masyarakat dalam perjalanan;
2. Pengaruh perkembangan teknologi terhadap penanganan kemacetan dan kecelakaan.

e. *Environmental*

1. Dampak peningkatan emisi GRK akibat kemacetan
2. Tingginya permintaan energi sektor transportasi

f. *Legal*

1. Evaluasi dan penguatan UU regulasi di bidang lalu lintas jalan
2. Pengaturan terkait manajemen keselamatan transportasi jalan

Penjabaran analisis situasional secara ringkas disajikan pada **Gambar 6**.



Gambar 6. Analisis Situasional Bidang Lalu Lintas Jalan (PESTEL Analysis)

Analisis tantangan dan peluang untuk menjawab isu strategis dan analisis situasional dari faktor eksternal yang mempengaruhi kinerja sektor perhubungan darat sebagaimana disajikan pada **Tabel 6** adalah sebagai berikut:

- a. Tantangan dan peluang untuk meningkatkan kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya transportasi adalah sebagai berikut:
  1. Tantangan untuk meningkatkan kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya transportasi adalah sebagai berikut:
    - Logistik bersifat lintas sektor. Penanganan masalah logistik perlu conductor untuk orkestrasi penanganan logistik yang lintas sektor; dan
    - Waktu tempuh pada lintas utama di Indonesia masih tinggi dibandingkan negara tetangga.
  2. 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.
- b. Tantangan dan peluang untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:
  1. 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.
  2. Peluang untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:

- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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).
- c. Tantangan dan peluang untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:
1. 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 semakin tergantung pada penggunaan kendaraan pribadi.
  2. 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.
- d. Tantangan dan peluang untuk menurunkan ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil adalah sebagai berikut:
1. 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.
2. 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.
- e. Tantangan dan peluang untuk mendorong daya saing layanan angkutan antar kota untuk meningkatkan konektivitas Wilayah Daratan
1. Tantangan untuk meningkatkan daya saing layanan angkutan antar kota adalah pembangunan jalan tol antar kota mengungkit perjalanan antar kota dengan kendaraan pribadi secara masif;
  2. 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.
- f. Tantangan dan peluang untuk afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK
1. Tantangan untuk afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) adalah Masyarakat di DTPK termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas;
  2. 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
- g. Tantangan dan peluang untuk angkutan penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan
1. Tantangan pengembangan angkutan penyeberangan adalah Indonesia sebagai negara kepulauan menyebabkan banyak pulau atau kepulauan yang dipisahkan oleh perairan;
  2. 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.

h. Tantangan dan peluang untuk penanganan kendaraan barang ODOL

1. 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.

2. 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.

i. Tantangan dan peluang pengembangan actual data LLAJ

1. 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.

2. 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 5. Tantangan dan Peluang pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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 yang lintas sektor</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 barang), dan hinterland;</li> <li>- Peningkatan kelancaran lalu lintas untuk menurunkan waktu tempuh perjalanan lintas utama pulau di Indonesia</li> <li>- Peningkatan kontribusi angkutan barang berbasis jalan untuk menurunkan biaya transportasi</li> </ul>

No	Isu Strategis	Tantangan	Peluang
2	Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keselamatan LLAJ bersifat lintas sektor. Penanganan keselamatan Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan 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>- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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 perkotaan memiliki peluang untuk meningkatkan nilai tambah bagi peningkatan kontribusi wilayah metropolitan terhadap PDB Indonesia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penerapan transport demand management untuk meningkatkan pengguna angkutan umum massal perkotaan dan menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan</li> <li>- Keberhasilan pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan pada kawasan perkotaan metropolitan dan prioritas memberikan nilai tambah berupa peningkatan kontribusi kawasan perkotaan terhadap PDB Indonesia</li> </ul>
4	Ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil	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
5	Konektivitas Wilayah Daratan	<ul style="list-style-type: none"> <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 memiliki peran strategis untuk membangun konektivitas seluruh wilayah daratan dan layanan first/last miles dengan moda angkutan lain.</li> <li>- Restrukturisasi trayek angkutan AKAP 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Masyarakat di DTPK termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Angkutan jalan membuka wilayah untuk mengungkit pemerataan pembangunan.</li> <li>- Peningkatan jumlah DTPK dilayani oleh angkutan orang dan barang perintis</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>	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	Permasalahan transportasi jalan di Indonesia perlu diselesaikan dengan pemanfaatan pangkalan data yang bersifat aktual ( <i>actual data</i> ) untuk identifikasi dan analisis permasalahan, membuat keputusan, meningkatkan kualitas respons darurat, dan evaluasi kinerja.	Digitalisasi penyelenggaraan LLAJ dengan pengembangan sistem informasi sebagai instrumen perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan berbasis data yang aktual

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

## BAB II

### VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

#### II.1 Visi

##### II.1.1 Visi Presiden Republik Indonesia

Visi menurut UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah rumusan umum mengenai keadaan yang diinginkan pada akhir periode perencanaan. Visi Lalu Lintas Jalan berpedoman kepada Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029, Visi Renstra Kementerian Perhubungan, dan Visi Presiden terlantik dalam RPJMN.

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 tercermin 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, *megatrend global*, perubahan iklim, daya dukung dan daya tampung, serta pencapaian pembangunan sebelumnya.

UU 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.

Visi Indonesia Emas 2045 adalah:<sup>8</sup>

**“Indonesia Emas 2045: Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, 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; dan
- d. Berkelanjutan dimaknai sebagai lestari dan seimbang antara pembangunan ekonomi, sosial, dan lingkungan.

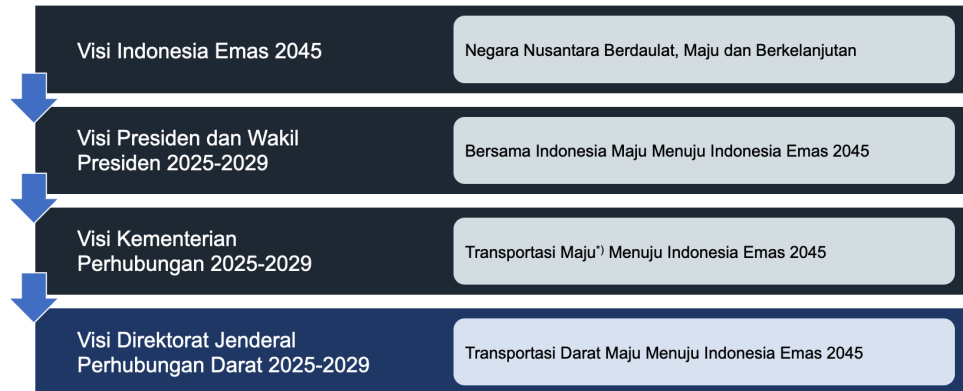
---

<sup>8</sup> UU No.59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045

Visi Presiden Republik Indonesia menjadi landasan untuk penyusunan RPJMN 2025-2029. Visi Presiden periode 2025-2029, yaitu:<sup>9</sup>

**“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.



**Gambar 7. Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029**

Keterangan: <sup>\*)</sup> Transportasi maju: tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

**II.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”**

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.**

**II.1.3 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat**

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

<sup>9</sup> Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025 - 2029

2025 – 2029, yaitu: tersedianya jaringan dan layanan transportasi darat yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan.<sup>10</sup>

#### II.1.4 Visi Direktorat Lalu Lintas jalan

Visi Direktorat Lalu Lintas Jalan merupakan pengejawantahan dari visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam bidang Lalu Lintas Jalan. Adapun Visi Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 adalah sebagai berikut:

**“Lalu Lintas Jalan Maju Menuju Indonesia Emas 2045”**

Visi ini diterjemahkan pada Misi Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029.

## II.2 Misi

### II.2.1 Misi Presiden Republik Indonesia

Misi menurut UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi. Visi Presiden RI dirumuskan dalam 8 (delapan) Misi Astacita, dengan 17 (tujuh belas) Program Prioritas dan 8 (delapan) Program Hasil Terbaik Cepat.

Delapan Misi Astacita adalah sebagai berikut:

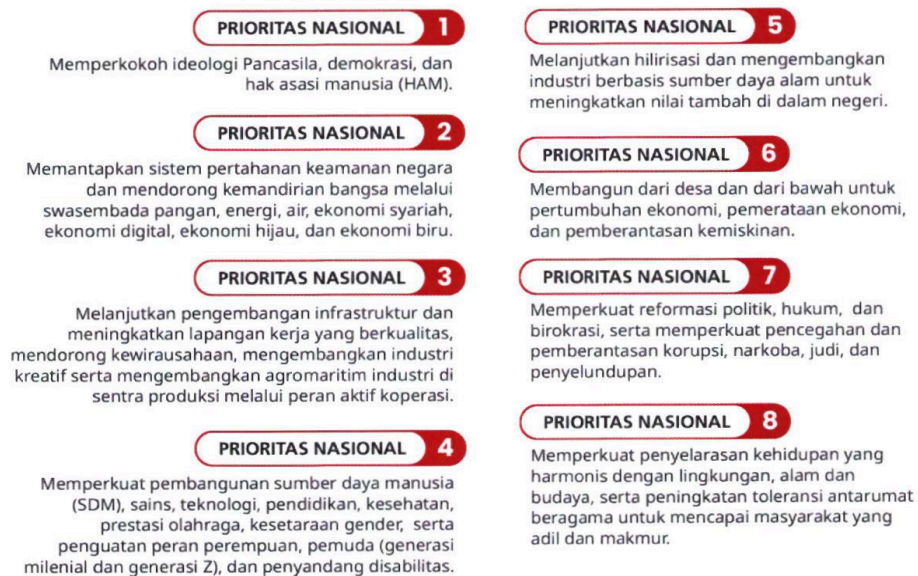
1. Astacita 1 - Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
2. Astacita 2 - Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru;
3. Astacita 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. Astacita 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. Astacita 5 – Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;
6. Astacita 6 – Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;

<sup>10</sup> Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

7. Astacita 7 – Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi, dan penyelundupan; dan
8. Astacita 8 - Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antar umat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.



Prioritas Nasional Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029



**Gambar 8 Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN)**

Sumber: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

## II.2.2 Misi Kementerian Perhubungan

Pelaksanaan fungsi yang diberikan kepada Kementerian Perhubungan mengacu pada Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang tentang Kementerian Perhubungan. Misi Kementerian Perhubungan sebagai turunan dari visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang dirumuskan dengan mempersempit lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dengan fokus utama pada 2 (dua) hal adalah sebagai berikut:

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

Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 disusun dengan membuat pasangan untuk setiap misi pada Astacita 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 yang 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 tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional; dan
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 (Asta Cita)	Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029	Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM.</li> <li>2. Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru</li> <li>3. Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur.</li> <li>4. Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas.</li> <li>5. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri.</li> <li>6. Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan.</li> <li>7. Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba.</li> <li>8. Memperkuat penyelarasan 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>1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan</li> <li>2. Mewujudkan dukungan transportasi thdp ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru</li> <li>3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman</li> <li>4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan</li> <li>5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama</li> <li>6. Membangun transportasi perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau</li> <li>7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional</li> <li>8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menyediakan transportasi darat yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan</li> <li>2. Mewujudkan dukungan transportasi darat terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru</li> <li>3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi darat yang merata dan terintegrasi secara kesisteman</li> <li>4. Memperkuat kualitas SDM transportasi darat dan penerapan kebijakan transportasi darat yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan</li> <li>5. Memperkuat konektivitas transportasi darat untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama</li> <li>6. Membangun konektivitas transportasi darat pada wilayah perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau</li> <li>7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi darat</li> <li>8. Mewujudkan transportasi darat yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim</li> </ol>

**Gambar 9. Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029**

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

### II.2.3 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 diturunkan dari Misi Astacita Presiden 2025-2029, dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Gambar 9** 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 yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi darat yang merata dan terintegrasi secara sistematis;
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 pedesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi darat; dan
8. Mewujudkan transportasi darat yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

### II.2.4 Misi Direktorat Lalu Lintas Jalan

Misi Direktorat Lalu Lintas Jalan untuk mendukung misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 dan turunan dari visi Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 adalah sebagai berikut:

1. Menyediakan lalu lintas jalan yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan lalu lintas jalan terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur lalu lintas jalan yang merata dan terintegrasi secara sistematis;
4. Memperkuat kualitas SDM lalu lintas jalan dan penerapan kebijakan angkutan jalan yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;

5. Memperkuat konektivitas lalu lintas jalan untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
6. Membangun lalu lintas jalan pada wilayah pedesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan lalu lintas jalan; dan
8. Mewujudkan lalu lintas jalan yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

## **II.3 Tujuan**

### **II.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional**

Tujuan pembangunan nasional dalam RPJMN diturunkan dari 17 Program Prioritas Presiden untuk menjawab Astacita sebagai berikut:

1. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
2. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
3. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
4. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
5. Pemberantasan kemiskinan;
6. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;
7. Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia;  
Peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;
8. Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi;
9. Penguatan pertahanan dan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif;
10. Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas;
11. Menjamin pelestarian lingkungan hidup;
12. Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani;
13. Menjamin pembangunan hunian berkualitas terjangkau bersanitasi baik untuk masyarakat pedesaan/perkotaan dan rakyat yang membutuhkan;
14. Melanjutkan pemerataan ekonomi dan penguatan UMKM melalui program kredit usaha dan pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) serta kota-kota inovatif karakteristik-mandiri lainnya;

15. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasis sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas-luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
16. Memastikan kerukunan antar umat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah;
17. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

RPJMN 2025-2029 memberikan arahan terhadap dukungan sektor transportasi terhadap Prioritas Nasional bagi pencapaian tujuan pembangunan periode jangka menengah 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Bagan 2** adalah sebagai berikut:<sup>11</sup>

a. Prioritas Nasional 2

Prioritas Nasional 2 pada RPJMN 2025-2029 adalah memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru. Dukungan sektor transportasi pada Prioritas Nasional 2 adalah penerapan ekonomi hijau.

Tujuan dari penerapan ekonomi hijau adalah meningkatnya indeks ekonomi hijau untuk mendukung pertumbuhan ekonomi. Arahan RPJMN 2025-2029 untuk intervensi Kementerian Perhubungan, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, yaitu: Peningkatan Transportasi Hijau Berkelanjutan. Lokasi untuk intervensi adalah 10 Wilayah Metropolitan dan 10 Kota Prioritas.

b. Prioritas Nasional 3

Prioritas Nasional 3 pada RPJMN 2025-2029 adalah 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. Dukungan sektor transportasi pada Prioritas Nasional 3 adalah pada infrastruktur berkelanjutan. Tujuan dari infrastruktur berkelanjutan adalah terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan.

Arahan RPJMN 2025-2029 untuk intervensi Kementerian Perhubungan, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebagai berikut:

1. Intervensi untuk memenuhi target waktu tempuh pada lintas utama adalah Pengembangan Konektivitas Jalan pada Jalur

<sup>11</sup> Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025 - 2029

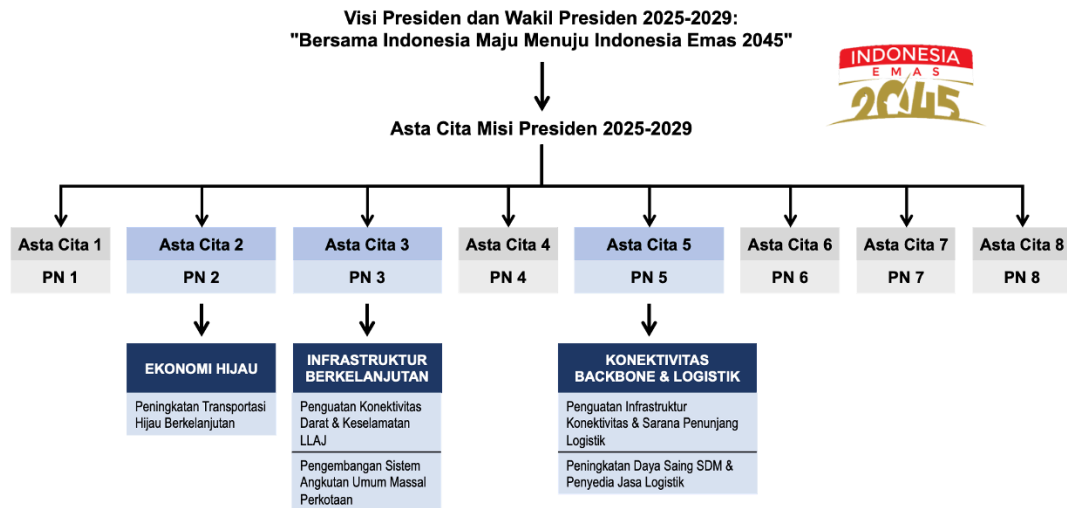
Utama dan Aksesibilitas Daerah 3TP dengan instansi pusat pelaksana Kementerian Pekerjaan Umum. Namun demikian, Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dapat memberikan dukungan bagi pencapaian target ini melalui Pelaksanaan MRLI pada lintas utama pulau;

2. Intervensi utama untuk mendukung pencapaian target adalah Penguatan Konektivitas Darat dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ); dan
  3. Intervensi utama untuk mendukung pencapaian target adalah Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.
- c. Prioritas Nasional 5

Prioritas Nasional 5 pada RPJMN 2025-2029 adalah Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri. Dukungan sektor transportasi pada Prioritas Nasional 5 adalah konektivitas *backbone* dan logistik. Tujuan dari pengembangan konektivitas *backbone* dan logistik adalah menguatnya kinerja layanan konektivitas *backbone* dan sistem logistik nasional untuk mendukung integrasi ekonomi domestik dan global.

Arahan RPJMN 2025-2029 untuk intervensi Kementerian Perhubungan, yaitu:

1. Penguatan Infrastruktur Konektivitas dan Sarana Penunjang Logistik dengan indikasi lokasi dilakukan pada lingkup nasional; dan
2. Peningkatan Daya Saing Sumber Daya Manusia dan Penyedia Jasa Logistik dengan indikasi lokasi dilakukan pada lingkup nasional.



**Bagan 2. Arahan RPJMN 2025-2029 terhadap Dukungan Sektor Transportasi pada Prioritas Nasional**

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

### II.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan

Perumusan tujuan Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang terdiri dari 4 (empat) perspektif, yaitu:

- a. *Stakeholders Perspective* (SP) mengacu pada pencapaian dampak dan manfaat yang diharapkan oleh para pemangku kepentingan, terutama publik, dari program transportasi darat yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam konteks transportasi sebagai kebutuhan turunan, dampak yang diinginkan adalah konektivitas transportasi yang efektif dan efisien untuk mendukung sektor-sektor pembangunan nasional seperti ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan.
- b. *Customer Perspective* (CP) menggambarkan pencapaian hasil berupa layanan transportasi darat yang memenuhi kebutuhan pengguna, mencakup aksesibilitas, kapasitas, waktu, biaya, kualitas, ketepatan waktu, serta keselamatan dan keamanan. Kualitas layanan yang baik akan mempengaruhi efisiensi dan efektivitas dalam mencapai manfaat yang diharapkan dari perspektif pemangku kepentingan.
- c. *Internal Business Perspective* (IBP) menilai bagaimana proses kerja yang dilakukan oleh unit kerja di Ditjen Perhubungan Darat guna memberikan layanan transportasi sesuai dengan kebutuhan pengguna dan mendukung pembangunan nasional. Proses ini mencakup perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan regulasi, bimbingan teknis, supervisi, evaluasi, serta pelaporan yang terkait dengan transportasi darat sesuai tugas yang diatur dalam PM 17 tahun 2022.

- d. *Learning and Growth Perspective* (LGP) menjelaskan upaya pengembangan modal dasar organisasi untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsinya secara menyeluruh. Ini mencakup pengelolaan sumber daya seperti 5M1I (*Man, Money, Machine, Method, Material, and Information*), yang penting untuk kelancaran operasional organisasi dalam menjalankan bisnis prosesnya.

Kondisi transportasi nasional yang ingin diwujudkan sebagai bentuk dukungan/bantuan terhadap visi Presiden/Wakil Presiden Terpilih 2025-2029 adalah kondisi Transportasi Indonesia yang Maju dengan karakteristik yang **Handal, Inklusif, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah**, dengan pemahaman kata kunci sebagai berikut:

- a. **Handal**, tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah NKRI;
- b. **Inklusif**, tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat;
- c. **Berdaya saing**, tersedianya layanan transportasi yang efisien dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional; dan
- d. **Memberikan nilai tambah**, mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Dari hasil penerapan *Balanced Score Card* (BSC), direkomendasikan rumusan tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagai berikut:

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

Tujuan pada *Level Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.

**T.2 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing**

Tujuan pada *Level Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Business* sesuai tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

**T.3 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas**

Tujuan pada *Level Internal Business Process Perspectives* (IBP) ini mewakili kualitas kegiatan dukungan teknis (*technical support*) yang dilakukan jajaran Kementerian Perhubungan dalam menjalankan bisnis proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi yang berkualitas yakni cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dioperasikan oleh SDM transportasi yang kompeten.

#### **T.4 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif**

Tujuan pada *Level Learning and Growth Perspectives* (LG) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support*) yang mampu disediakan Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan *good and clean governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan.

### **II.3.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029**

Pengertian tujuan menurut PP No. 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional adalah penjabaran visi kementerian/lembaga yang bersangkutan dan dilengkapi dengan rencana sasaran nasional yang hendak dicapai dalam rangka mencapai sasaran program prioritas Presiden.

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 berikut:

- a. *Stakeholders Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pemangku kepentingan (user, operator, publik) di sektor transportasi darat berupa manfaat/dampak (*benefit/impact*) yang diharapkan positif dari aspek ekonomi, sosial, maupun lingkungan secara berkelanjutan

(sustainable) dalam pencapaian Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan mendukung Visi Indonesia 2045.

- b. *Customer Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pengguna jasa transportasi yang menginginkan hasil (outcome) dari penyelenggaraan transportasi darat berupa konektivitas dan aksesibilitas transportasi yang berkualitas dan berkeselamatan 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.
- c. *Internal Business Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam proses penyelenggaraan pemerintahan di bidang perhubungan darat yang diwujudkan melalui (1) perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan dalam penyediaan infrastruktur transportasi (sarana, dan prasarana) serta (2) 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*.

Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 yang dirumuskan dengan menggunakan pendekatan *balanced scorecard* adalah sebagai berikut:<sup>12</sup>

- T.1 Terwujudnya nilai tambah transportasi darat untuk mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJPN 2025-2045;
- T.2 Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing;
- T.3 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi darat yang berkualitas;
- T.4 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif.

Uraian Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 adalah sebagai berikut:

- a. Terwujudnya nilai tambah transportasi darat untuk mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJPN 2025-2045 (T.1) merupakan tujuan untuk menjawab *stakeholder perspective* agar penyelenggaraan transportasi darat mampu memberikan nilai tambah untuk mendukung

<sup>12</sup> Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

pembangunan yang berkelanjutan berupa nilai tambah ekonomi, sosial, dan lingkungan sebagai berikut:

- 1) Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah ekonomi adalah sebagai berikut:
    - a) Perbaikan kinerja transportasi barang berbasis jalan memberikan manfaat ekonomi berupa penurunan biaya transportasi logistik;
    - b) Peningkatan konektivitas bidang transportasi jalan memberikan kontribusi manfaat berupa peningkatan stok infrastruktur;
    - c) Pengembangan angkutan umum massal perkotaan memberikan manfaat ekonomi berupa peningkatan kontribusi kawasan perkotaan terhadap PDB Indonesia;
    - d) Penyediaan layanan angkutan perintis orang dan barang memberikan manfaat ekonomi berupa peningkatan pemerataan pembangunan di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan.
  - 2) Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah sosial adalah sebagai berikut:
    - a) 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;
    - b) Pengembangan angkutan umum massal perkotaan memberikan manfaat sosial berupa penurunan biaya transportasi yang ditanggung oleh masyarakat yang tinggal di kawasan perkotaan.
  - 3) Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah lingkungan adalah penurunan emisi GRK yang dihasilkan oleh kegiatan transportasi darat.
- b. Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.2) merupakan tujuan untuk menjawab *customer perspectives* agar penyelenggaraan transportasi darat mampu memberikan layanan yang handal, inklusif, dan berdaya saing mencakup aspek:
- 1) Konektivitas yang Handal
 

Bidang perhubungan darat pengampu 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 pelayanan 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 mendukung pemerataan pembangunan.

## 2) Aksesibilitas yang inklusif

Penyediaan layanan transportasi jalan diarahkan untuk melayani kebutuhan beragam. Layanan transportasi memperhatikan kebutuhan dari kelompok masyarakat dengan keterbatasan fisik (difabel dan lanjut usia), ekonomi, maupun gender (wanita dan ibu hamil/menyusui).

Peningkatan aksesibilitas juga ditujukan bagi masyarakat yang tinggal di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan yang termarginalkan oleh minimnya aksesibilitas wilayah. Afirmasi penyediaan angkutan perintis untuk membuka aksesibilitas wilayah diharapkan mengungkit kegiatan ekonomi dan sosial.

## 3) Layanan transportasi darat yang berkualitas dan berdaya saing

Guna meningkatkan daya saing transportasi darat, penyediaan layanan transportasi darat perlu memperhatikan kebutuhan perjalanan, baik kualitas dan kuantitas layanan. Layanan angkutan darat memiliki kualitas prima yang mencakup kehandalan,

kenyamanan, terjangkau, dan tepat waktu. Selain itu, penyediaan layanan angkutan darat secara kuantitas memperhatikan kebutuhan perjalanan dan kenyamanan pengguna layanan.

#### 4) Keselamatan transportasi darat

Masih tingginya jumlah kecelakaan dan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan menjadi tantangan utama bidang transportasi darat. Penanganan masalah kecelakaan lalu lintas dalam RUNK LLAJ menggunakan pendekatan lima pilar keselamatan LLAJ.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki peran penting dalam pelaksanaan RUNK LLAJ sebagai koordinator Pilar 3 (Kendaraan yang berkeselamatan) maupun instansi penanggung jawab dan pendukung pada Pilar 1 (Sistem yang berkeselamatan), Pilar 2 (Jalan yang berkeselamatan), dan Pilar 4 (Pengguna Jalan yang berkeselamatan). Pelaksanaan peran di atas diharapkan mampu meningkatkan kontribusi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat bagi penurunan jumlah kecelakaan dan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan.

Lokus penyelenggaraan transportasi darat untuk mendukung terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing adalah sebagai berikut:

1. Penyelenggaraan Angkutan Perkotaan;
2. Penyelenggaraan Angkutan Antar Kota;
3. Penyelenggaraan Angkutan Barang;
4. Penyelenggaraan Angkutan Perintis Orang dan Barang;
5. Penyelenggaraan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan;  
dan
6. Peningkatan Keselamatan dan Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### c. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi darat yang berkualitas (T.3) merupakan tujuan pada *level internal business*.

Tujuan ini berkaitan dengan proses perencanaan, perumusan, pelaksanaan, dan evaluasi kebijakan untuk mendukung pelaksanaan tugas bidang perhubungan darat untuk mengembangkan konektivitas dan layanan transportasi darat.

Pemenuhan perspektif *internal business* perlu difokuskan pada pelaksanaan peran dalam penyusunan rencana induk dan pelaksanaan program/kegiatan yang lintas direktorat yang didukung oleh SDM internal perhubungan darat yang kompeten.

Salah satu rencana induk yang lintas direktorat adalah Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau RIJ LLAJ. RIJ LLAJ menjadi salah satu amanat UU Nomor 22 Tahun 2009 yang penting dan mendesak untuk diundangkan dan menjadi acuan bagi perencanaan pada bidang angkutan jalan.

- d. Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif (T.4) merupakan tujuan pada *level learning and growth*.

Tujuan ini berkaitan dengan penyediaan sumber daya internal di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat agar mampu merumuskan, menetapkan dan melaksanakan kebijakan transportasi secara efektif. Sumber daya yang menjadi masukan bagi pelaksanaan program/kegiatan Kementerian Perhubungan mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan SDM aparatur, regulasi, sistem informasi dan teknologi, serta sarana bantu kerja yang memadai.

Pengembangan sistem informasi layanan perhubungan darat menjadi isu strategis pada bidang perhubungan darat. Digitalisasi penyelenggaraan LLAJ dilakukan dengan pengembangan sistem informasi sebagai instrumen perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan berbasis data yang aktual.

RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

Tabel 6 Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Darat 2025-2029

PERSPEKTIF		TUJUAN		INDIKATOR	SATUAN	KETERANGAN
<i>STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)</i>	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan (Juta Penumpang)</li> <li>2. Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)</li> <li>3. Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan</li> <li>4. Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani</li> <li>5. Terminal Penumpang yang Beroperasi</li> <li>6. Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi</li> <li>7. Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan</li> <li>8. Volume Angkutan Penyeberangan</li> </ol>
<i>CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Business)</i>	T.1	Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi darat	%	<p>Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Darat (<math>CKL_{TD}</math>)</p> $CKL_{TD} = (RRK_{TD}/TRK_{TD} + RIKM_{TD}/TIKM_{TD} + RTK_{TJ}/TTK_{TJ})/3$ <p> <math>RRK_{TD}</math> = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat  <math>TRK_{TD}</math> = Target Rasio Konektivitas Transportasi Darat  <math>RIKM_{TD}</math> = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi darat  <math>TIKM_{TD}</math> = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi darat  <math>RTK_{TJ}</math> = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan                 </p>

RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

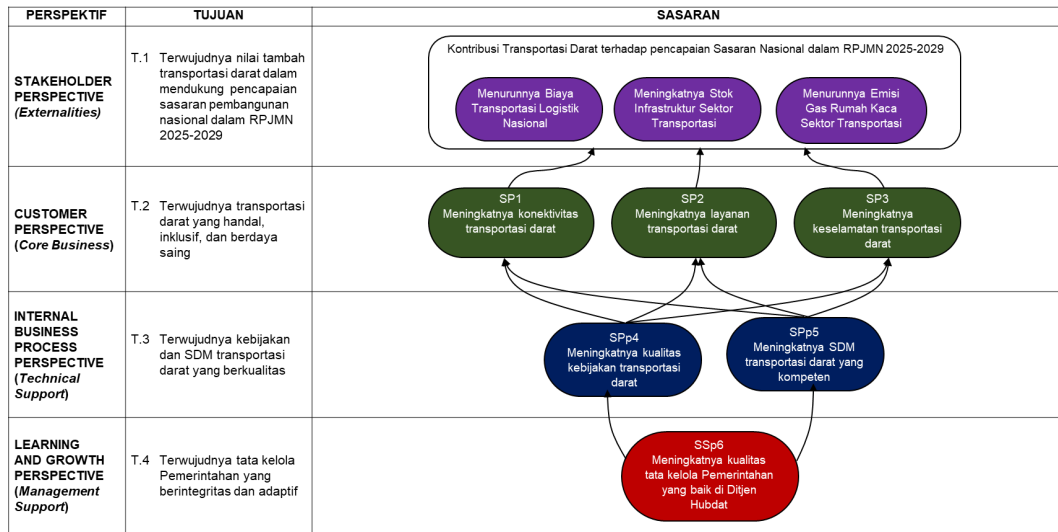
PERSPEKTIF		TUJUAN		INDIKATOR	SATUAN	KETERANGAN
						$TTK_{Tj}$ = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan
<i>INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)</i>	T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2	Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Diukur pada Badan Kebijakan Transportasi dan Badan Pengembangan SDM Perhubungan, tetapi Ditjen Perhubungan Darat menyumbang kegiatan mendukung pencapaian Indikator
<i>LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)</i>	T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3	Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan ( $CKRB_{KP}$ )  $CKRB_{KP} = (RIRB_{KP}/TIRB_{KP})$  $RIRB_{KP}$ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan $TIRB_{KP}$ = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

### II.3.4 Tujuan Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029

Tujuan Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 diturunkan dari Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029. Perumusan tujuan Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang terdiri dari 4 (empat) perspektif, yaitu:

- a. *Stakeholders Perspective* (SP) mengacu pada pencapaian dampak dan manfaat yang diharapkan oleh para pemangku kepentingan, terutama publik, dari program transportasi darat yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam konteks transportasi sebagai kebutuhan turunan, dampak yang diinginkan adalah konektivitas transportasi yang efektif dan efisien untuk mendukung sektor-sektor pembangunan nasional seperti ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan.
- b. *Customer Perspective* (CP) menggambarkan pencapaian hasil berupa layanan transportasi darat yang memenuhi kebutuhan pengguna, mencakup aksesibilitas, kapasitas, waktu, biaya, kualitas, ketepatan waktu, serta keselamatan dan keamanan. Kualitas layanan yang baik akan mempengaruhi efisiensi dan efektivitas dalam mencapai manfaat yang diharapkan dari perspektif pemangku kepentingan.
- c. *Internal Business Perspective* (IBP) menilai bagaimana proses kerja yang dilakukan oleh unit kerja di Ditjen Perhubungan Darat guna memberikan layanan transportasi sesuai dengan kebutuhan pengguna dan mendukung pembangunan nasional. Proses ini mencakup perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan regulasi, bimbingan teknis, supervisi, evaluasi, serta pelaporan yang terkait dengan transportasi darat sesuai tugas yang diatur dalam PM 17 tahun 2022.
- d. *Learning and Growth Perspective* (LGP) menjelaskan upaya pengembangan modal dasar organisasi untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsinya secara menyeluruh. Ini mencakup pengelolaan sumber daya seperti 5M1I (*Man, Money, Machine, Method, Material, and Information*), yang penting untuk kelancaran operasional organisasi dalam menjalankan bisnis prosesnya.

Dengan memperhatikan konsep *Balanced Scorecard* (BSC) dan prinsip dari manajemen kinerja, maka struktur dari peta strategi Kementerian Perhubungan dan Ditjen Perhubungan Darat disajikan pada gambar berikut.



**Bagan 3. Peta Strategi (Strategy Map) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029**

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

Rumusan tujuan Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 merupakan turunan dari tujuan pembangunan Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029.

Tujuan pembangunan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

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

Sementara itu, tujuan pembangunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

- Terwujudnya nilai tambah transportasi darat dalam mendukung pencapaian sasaran nasional pada RPJMN 2025-2029;
- Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing;
- Terwujudnya kebijakan transportasi darat yang berkualitas; dan
- Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Tujuan pembangunan Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

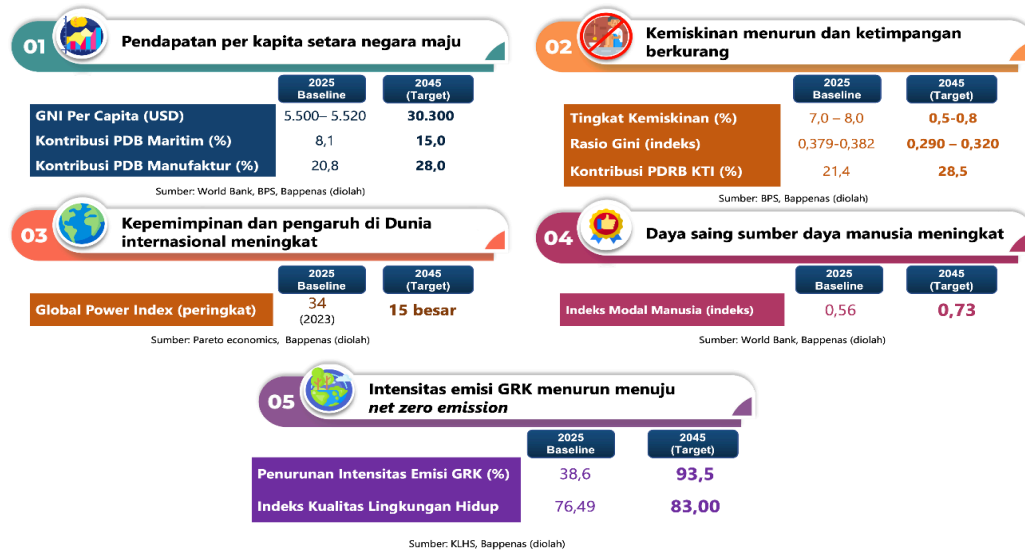
- a. Terwujudnya nilai tambah lalu lintas jalan dalam mendukung pencapaian sasaran nasional pada RPJMN 2025-2029; dan
- b. Terwujudnya lalu lintas jalan yang handal, inklusif, dan berdaya saing;

## II.4 Sasaran

### II.1.1 Sasaran Pembangunan Nasional

#### II.1.1.1 Sasaran RPJPN (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional) 2025 - 2045

Dalam RPJPN 2025-2045 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian seperti pada Gambar II.7, dimana:



Gambar 10. Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045

Sumber: UU Nomor 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

- a. 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;
- b. 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 antar wilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
- c. 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;
  - d. 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.
  - e. 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 7.

**Tabel 7 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: Dituliskan dari UU Nomor 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:

- a) 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)
- b) 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).

### II.1.1.2 Sasaran RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) 2025 - 2029

Sasaran utama pembangunan nasional RPJMN 2025-2029 ditetapkan untuk mewujudkan visi dan misi Presiden serta mendukung pencapaian sasaran RPJPN 2025-2029. Agar kinerja pembangunan menjadi terukur, ditetapkan target tahun 2029 untuk setiap sasaran utama pembangunan.<sup>13</sup> Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 berupa:

- a. Pendapatan Per Kapita Setara Negara Maju
  1. GNI Per kapita 7.400-8.240 USO
  2. Kontribusi PDB Maritim 9,1 %
  3. Kontribusi PDB Manufaktur 21,9%
- b. Kemiskinan menurun & Ketimpangan berkurang
  1. 4,5-5,0% (tingkat kemiskinan ekstrim 0%\* di tahun kedua)
  2. Rasio gini 0,372-0,375
  3. Kontribusi PDRB KTI 23,3%
- c. Kepemimpinan & pengaruh di dunia Internasional meningkat: Global Power Indeks berada di ranking 29

<sup>13</sup> Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025 - 2029

- d. Peningkatan daya saing sumber daya manusia: Indeks Modal Manusia (IMM) mencapai 0,59
- e. Intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission
  - 1. Penurunan intensitas emisi GRK menjadi 62,37%
  - 2. Indeks kualitas lingkungan hidup menjadi 77,20

RPJMN 2025-2029 memberikan arahan bagi intervensi Kementerian Perhubungan untuk menindaklanjuti Prioritas Nasional terkait bidang Perhubungan Darat. Tujuan dan Sasaran intervensi Kementerian Perhubungan sebagaimana disajikan pada **Tabel 7** adalah sebagai berikut:

a. Prioritas Nasional 2

Dukungan sektor transportasi pada Prioritas Nasional 2 adalah penerapan ekonomi hijau. Tujuan dari penerapan ekonomi hijau adalah meningkatnya indeks ekonomi hijau untuk mendukung pertumbuhan ekonomi. Sasaran peningkatan indeks ekonomi hijau adalah persentase penurunan emisi GRK per tahun sebesar 36,65% pada Tahun 2025 dan 48,15% pada Tahun 2029.

b. Prioritas Nasional 3

Dukungan sektor transportasi pada Prioritas Nasional 3 adalah pada infrastruktur berkelanjutan. Tujuan dari infrastruktur berkelanjutan adalah terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan. Sasaran pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan pada Bidang Perhubungan Darat adalah sebagai berikut:

- 1. Target waktu tempuh pada lintas utama (Jam/100 Km) adalah 2,1 jam per 100 km pada Tahun 2025 dan 1,7 jam per 100 km pada Tahun 2029.
- 2. Target penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan (%) adalah 65% pada Tahun 2025 dan 73% pada Tahun 2029.
- 3. Target jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan (juta penumpang) adalah 94 juta pada Tahun 2025 dan 780 juta pada Tahun 2029.

c. Prioritas Nasional 5

Dukungan sektor transportasi pada Prioritas Nasional 5 adalah konektivitas backbone dan logistik. Tujuan pengembangan konektivitas backbone dan logistik adalah menguatnya kinerja layanan konektivitas backbone dan sistem logistik nasional untuk mendukung integrasi ekonomi domestik dan global. Sasaran pengembangan konektivitas backbone dan logistik adalah persentase penurunan biaya logistik terhadap PDB sebesar 13,5% pada Tahun 2025 dan 12,5% pada Tahun 2029 dan persentase penurunan biaya transportasi logistik terhadap PDB sebesar 8,27% pada Tahun 2025 dan 7,56% pada Tahun 2029.

**Tabel 8. Tujuan dan Sasaran Sektor Perhubungan untuk Mendukung PN 2, PN 3, dan PN 5**

Prioritas Nasional	Tujuan	Indikator	Satuan	Sasaran	
				2025	2029
PN 2 -Ekonomi Hijau	Meningkatnya indeks ekonomi hijau untuk mendukung pertumbuhan ekonomi	Penurunan emisi GRK	%/tahun	36,65	48,15
PN 3 -Infrastruktur Berkelanjutan	Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan	Stok infrastruktur terhadap PDB	%	46,5	48,5
		Waktu tempuh lintas utama	jam/ 100 km	2,10	1,70
		Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	%	65	73
		Jumlah penumpang angkutan perkotaan 10 Kota Metropolitan	Juta	730	760
PN 5 -Konektivitas Backbone dan Logistik	Menguatnya kinerja layanan konektivitas backbone dan sistem logistik nasional untuk mendukung integrasi domestik dan global	Biaya Logistik	% PDB	13,5	12,5
		Biaya Transportasi Logistik terhadap PDB	% PDB	8,27	7,56

Sumber: Naskah Teknokratik Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

**Tabel 8** menyajikan penugasan dari Bappenas terhadap kinerja Kementerian Perhubungan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Penugasan kinerja ini menjadi salah satu pertimbangan untuk penetapan indikator kinerja Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029.

**Tabel 9. Penugasan Kinerja Kementerian Perhubungan untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat**

No	Indikator	Satuan	Target		
			2025	2029	
1	<b>Mendorong Transformasi Ekonomi Hijau Indonesia</b>				
		Penurunan emisi GRK sektor transportasi	juta ton CO <sub>2</sub>	5,92	8,78
2	<b>Menerapkan perekonomian yang progresif, inklusif, dan berkelanjutan</b>				
		Pertumbuhan Volume Kendaraan Angkutan Penyeberangan	%	24	30
3	<b>Mengembangkan Infrastruktur yang Berkelanjutan</b>				
		Pertumbuhan Volume Kendaraan Angkutan Penyeberangan	%	33	50
		Terminal barang dan penumpang yang beroperasi	lokasi	124	130
		Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	juta Penumpang	730	780
		Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	%	65	73
		Pertumbuhan Volume Kendaraan Angkutan Penyeberangan Non-komersial	%	57	80

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	kota (kumulatif)	14	20
	Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan Kewenangan Pusat dan Daerah yang Ditingkatkan Kapasitasnya	lokasi	190 (pusat) & 171 (daerah)	190 (pusat) & 171 (daerah)
	Terminal Penumpang dan Barang yang Dibangun/Dikembangkan	lokasi	131	137
	Daerah Rawan Kecelakaan yang ditangani	lokasi	534	574
	Panjang Layanan BRT yang dioperasikan	km (kumulatif)	3.913,86	3.956,76
	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	juta penumpang/hari	1,3	1,5
4	<b>Integrasi Ekonomi Domestik dan Global</b>			
	Pertumbuhan Volume Kendaraan Angkutan Penyeberangan pada beberapa Lintas Utama	%	38	70
	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Darat Selain Angkutan Rel terhadap PDB	%	2,5	2,29
	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan terhadap PDB	%	0,09	0,08

Sumber: Bappenas, 2024, Rancangan Penugasan Kinerja Kementerian/Lembaga

## II.1.2 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Strategis Kementerian Perhubungan

Adapun sasaran Kementerian Perhubungan sebagaimana dihasilkan dari proses analisis *Balanced Scorecard* mencakup:<sup>14</sup>

- SS1 Meningkatkan konektivitas dan integrasi transportasi nasional
- SS2 Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi nasional
- SS3 Meningkatkan keselamatan transportasi nasional
- SSp4 Meningkatkan kualitas rekomendasi kebijakan transportasi
- SSp5 Meningkatkan SDM transportasi yang kompeten
- SSp6 Meningkatkan kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan

Penerapan dari Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 9** adalah sebagai berikut:<sup>15</sup>

- a. SS1, SS2, dan SS3 mewakili 3 *core-business* Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 23 Tahun 2022 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas, aksesibilitas, dan kapasitas (2) pelayanan, dan (3) keselamatan dan keamanan transportasi. Ketiga sasaran strategis tersebut berada pada level *Customer Perspective* (CP) yang merepresentasikan hasil/*outcome* kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (*public service*) di bidang transportasi.
- b. SSp4 dan SSp5 mewakili bisnis proses utama (*Internal Business Perspectives/IBP*) di Kementerian Perhubungan untuk menghasilkan kinerja pelayanan transportasi pada SS1, SS2, SS3. Bisnis proses utama dari Kementerian Perhubungan terkait teknis penyediaan layanan transportasi adalah (1) merumuskan, menetapkan, dan melaksanakan kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku, serta (2) mengembangkan SDM transportasi yang berkompeten untuk melaksanakan pelayanan transportasi secara prima.
- c. SSp6 mewakili upaya Kementerian Perhubungan untuk menyediakan sumber daya dan pranata kerja yang baik sebagai landasan (*Learning and Growth Perspectives/LGP*) agar mampu menjalankan bisnis proses secara akuntabel sesuai prinsip *good governance*. Keberhasilan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan dukungan manajemen terhadap pelaksanaan core business saat ini

<sup>14</sup> Kemenhub, 2024, Draft Naskah Renstra Kemenhub 2025-2029

<sup>15</sup> Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

diukur melalui Indeks Reformasi Birokrasi (RB) yang mengukur tingkat capaian suatu K/L dalam meningkatkan kualitas organisasi pada sejumlah area perubahan;

Pemanfaatan sumber daya organisasi Kementerian Perhubungan yang disediakan oleh SSp6 pada level LGP dalam menjalankan bisnis proses sesuai tugas dan fungsi dilakukan pada SSp4 dan SSp5 pada level IBP untuk mewujudkan kinerja pelayanan transportasi yang handal, inklusif, dan berdaya saing pada SS1, SS2, SS3 pada level CP dalam rangka mendukung pembangunan nasional di segala bidang pada level SP, yang menjadi sasaran nasional. Dengan demikian, SSp6 di level LGP akan mendukung pelaksanaan SSp4 dan SSp5 di level IBP untuk menghasilkan SS1, SS2, dan SS3 pada level CP.

**Tabel 10. Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029**

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Strategis	Satuan	Formulasi Perhitungan
SS.1 Meningkatkan konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1 Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional ( $RK_{TN}$ ) $RK_{TN} = (RK_{TJ} + RK_{TSDP} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU} + RK_{TK})/6$ $RK_{TJ} = \text{Rasio Konektivitas Transportasi Jalan}$ $RK_{TSDP} = \text{Rasio konektivitas TSDP}$ $RK_{KA} = \text{Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian}$ $RK_{TL} = \text{Rasio konektivitas transportasi laut}$ $RK_{TU} = \text{Rasio konektivitas transportasi udara}$ $RK_{TK} = \text{Rasio konektivitas transportasi perkotaan}$
	IKSS.1.2 Rasio integrasi transportasi nasional	Rasio	Rasio Integrasi Transportasi Nasional ( $RI_{TN}$ ) $RI_{TN} = (RIF_{TN} + RIJ_{TN} + RIP_{TN})/3$ $RIF_{TN} = \text{Rasio integrasi fisik pada simpul transportasi nasional}$ $RIJ_{TN} = \text{Rasio integrasi jaringan pada simpul transportasi nasional}$ $RIP_{TN} = \text{Rasio integrasi pelayanan pada simpul transportasi nasional}$
SS.2 Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi nasional	IKSS.2 Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ( $IKM_{TN}$ ) $IKM_{TN} = (IKM_{TJ} + IKM_{TSDP} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TK})/6$ $IKM_{TJ} = \text{Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Jalan}$ $IKM_{TSDP} = \text{Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik TSDP}$ $IKM_{KA} = \text{Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi KA}$ $IKM_{TL} = \text{Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Laut}$

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Strategis	Satuan	Formulasi Perhitungan	
			<p>IKM<sub>TU</sub> = Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Udara</p> <p>IKM<sub>TK</sub> = Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Perkotaan</p> <p>IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik</p>	
SS.3 Meningkatkan keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	<p>Tingkat keselamatan transportasi nasional (TKTN)</p> $TKTN = (TKTJ + TKTS DP + TKKA + TKTL + TKTU + TKTK) / 6$ <p>TKTJ = Tingkat keselamatan transportasi jalan                      TKTS DP = Tingkat keselamatan TSDP                      TKKA = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian                      TKTL = Tingkat keselamatan transportasi laut                      TKTU = Tingkat keselamatan transportasi udara                      TKTK = Tingkat keselamatan transportasi massal perkotaan berbasis jalan</p>
SSp.4 Meningkatkan kualitas kebijakan di bidang transportasi nasional	IKSSp.4	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Indeks	<p>Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan (IKKKEMENHUB)</p> $IKKKEMENHUB = 45\% * (45 * AK + 55 * FK) + 55\% * (50\% * IK + 50\% * EK)$ <p>AK = Agenda Setting Kebijakan, FK = Formulasi Kebijakan                      IK = Implementasi Kebijakan, EK = Evaluasi Kebijakan</p> <p>Diukur oleh LAN sesuai pedoman dalam SE Kepala LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021</p>
SSp.5 Meningkatkan SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Indeks peningkatan SDM transportasi	Indeks	<p>Indeks Peningkatan SDM Transportasi (Ctransportasi)</p> $Ctransportasi = Cvokasi * 40\% + Ckompetensi * 60\%$ <p>Cvokasi = Persentase penyerapan lulusan diklat pembentukan transportasi                      Ckompetensi = Persentase lulusan diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi</p>
SSp.6 Meningkatkan kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	<p>Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang dilakukan oleh Kementerian PAN-RB</p>

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

### II.1.3 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Pengertian sasaran atau target menurut PP No. 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional adalah hasil yang

diharapkan dari suatu program atau keluaran yang diharapkan dari suatu kegiatan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai unit kerja eselon 1 menggunakan sasaran program dan indikator kinerja program sebagai alat ukur dalam pencapaian tujuan. Sasaran Program juga merupakan turunan dari Sasaran Strategis yang telah disusun dalam Renstra Kementerian Perhubungan.

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

- SP1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat;
- SP2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat;
- SP3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat;
- SPp6. Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Ditjen Hubdat.

**Tabel 11** menyajikan tujuan dan sasaran program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029. Sementara sasaran dan indikator kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disajikan pada **Tabel 12**.

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

**Tabel 11. 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 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	IKP 1.1 Ratio Konektivitas transportasi Jalan IKP 1.2 Ratio Konektivitas transportasi ASDP
	SP.2 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 yang digunakan oleh masyarakat umum maupun sektor logistik. Kinerja ini mencerminkan sejauh mana sistem transportasi darat mampu memenuhi kebutuhan pengguna secara optimal dan berkelanjutan	IKP 2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Jalan IKP 2.2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi ASDP
	SP.3 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 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.	IKP 4 Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

Sumber: Naskah Teknokratik Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025 – 2029

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

**Tabel 12 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat**

No	INDIKATOR	URAIAN	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
1	<b>IKP1.1</b> <b>Ratio Konektivitas transportasi Jalan (RKTJ)</b>	Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antar wilayah melalui jaringan transportasi jalan, yaitu angkutan umum penumpang dan barang, terminal Tipe A, Terminal Barang, dengan AKAP, Angkutan Perintis dan Angkutan Barang	<p><b>RKTJ = (RKPP+RKDTPK+RKSPN+RKAKAP+RKAB)/5</b></p> <p><b>a. 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)  <math>RKPP = KC / KPKN</math>                      KC : Kota yang tercover BTS atau BRT pusat dan Pemda                      KPKN : Jumlah PKN (12 Kawasan perkotaan, 51 ( 43 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 2022)  <math>RKDTPK = KP / KDTPK</math>                      KP : DTPK terlayani Perintis                      KDTPK : Jumlah DTPK yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres</p> <p><b>RKSPN :</b> Rasio beroperasinya layanan angkutan pada Pusat Kegiatan Strategis dan atau pedesaan antar provinsi (Jumlah KSPN, KI yang dilayani dibagi dengan Jumlah KSPN dan KI sesuai Ketentuan)  <math>RKKSPN = KS / KSPN</math>                      KS : KSPN, KI terlayani layanan                      KSPN : Jumlah KSPN yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres</p> <p><b>d. RKAKAP :</b> Rasio beroperasinya pelayanan terminal tipe A untuk mendukung konektivitas (Jumlah terminal yang dioperasikan terhadap rencana pengembangan Terminal Tipe sesuai Ketentuan Menteri</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. RKTJ                             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Tahun 2024 : 0,426</li> <li>b. Tahun 2025 : 0,444</li> <li>c. Tahun 2029 : 0,606</li> </ol> </li> <li>2. RKPP 2024 : 25 kota BTS-BRT / 63 PKN+Kawasan</li> <li>3. RKTDP : DTPK yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres = 68 Kab/Kota dan DTPK terlayani 2024 sesuai SK = 17 Kab/Kota</li> <li>4. RKKSPN : Baseline 2024 : Jumlah kawasan dilayani 15 dari 89 Kawasan</li> <li>5. RKAKAP : Baseline, 2024 : 121 Terminal dari target 142 Terminal Rencana Pembangunan = 5 Terminal</li> <li>6. RKAB : Baseline 2024 : 6 dari 13 Terminal 2029 : 13 bh dari 13</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>3. RK DTPK Base Line 2025 : 17 , 2026 : 17, 2027 : 21, 2028 : 23, 2029 : 23 dari 68 DTPK</li> <li>4. RK KSPN : 2025 : 15 , 2026 : 15, 2027 : 16, 2028 : 17, 2029 : 18 dari 89 KSPN, KI</li> <li>5. RKAKAP : 2025 = 121, 2026 = 121 , 2027 = 124, 2028 = 126, 2029 = 126 dari 142 Terminal</li> <li>6. RKAB : 2025 = 7 2026 = 0 , 2027 = 0, 2028 = 0, 2029 = 13</li> </ol> <p>Catatan :                      RKPP, RKDTPK, RKKSN, 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>

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	INDIKATOR	URAIAN	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
			<p><b>RKAKAP</b> : Jumlah terminal Tipe A yang beroperasi / Rencana kebutuhan terminal</p> <p>e. <b>RKAB</b> : Rasio beroperasinya layanan terminal Barang untuk mendukung konektivitas (Jumlah terminal barang yang dioperasikan terhadap rencana pengembangan Terminal barang dalam 5 Tahun)</p>		
2	<b>IKP1.2</b>	<b>Ratio Konektivitas transportasi ASDP (RKASDP)</b>	<p>Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antar wilayah melalui jaringan transportasi ASDP, yaitu Pelabuhan Penyeberangan dan Pelabuhan SD.</p> <p><b>RKASDP = ( RKAP+RKASD)/2</b></p> <p>a. <b>RKAP</b> : Ratio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan (tingkat keterhubungan antar wilayah melalui jaringan transportasi Penyeberangan dengan Pelabuhan Penyeberangan yang beroperasi)                      RKPP : JPPTO/JPPRIPN                      JPPTO : Jumlah pelabuhan penyeberangan yang telah terbangun dan operasional melayani                      JPPRIPN : Jumlah total pelabuhan penyeberangan sesuai RIPN</p> <p>b. <b>RKASD</b> : Ratio konektivitas jaringan transportasi Angkutan SD (Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antar wilayah melalui jaringan transportasi PASD dengan Dermaga ASD yang beroperasi)                      RKASD = JPASD/JPSRIPN                      JPASD = Jumlah pelabuhan sungai yang telah terbangun dan operasional melayani                      JPSRIPN = Jumlah total pelabuhan sungai sesuai RIPN</p>	<p>1. RKASDP</p> <p>a. Tahun 2024 : 0,565                      b. Tahun 2025 : 0,570                      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>
2	<b>IKP 2</b>	<b>Peningkatan Kinerja Layanan Transportasi Darat</b>	<p>Kinerja layanan Transportasi darat diukur dengan persepsi, harapan, dan tingkat kepuasan penumpang terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh penyelenggara transportasi</p> <p>IKMTD : (IKMTJ+IKMASDP) /2                      IKMTJ : Indeks Kepuasan Masyarakat Untuk Transportasi Jalan                      IKMASDP: Indeks Kepuasan Masyarakat Untuk Transportasi ASDP</p>	<p>1. IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik</p> <p>2. Target 2025 :96,47 dan 2029 : 97</p>	<p><b>Target</b> : 2025 : 96,47, 2026 :96,55, 2027 :96,70, 2028 : 96,90 , 2029 : 97</p>

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	INDIKATOR	URAIAN	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
3	<b>IKP 3</b> <b>Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan</b>	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 Tahun 2025 : Kec turun 2% : Kend : Naik 6,69% Tahun 2026 : Kec turun 10% : Kend : Naik 6,69% Tahun 2027 : Kec turun 20% : Kend : Naik 6,69% Tahun 2028 : Kec turun 20% : Kend : Naik 6,69% Tahun 2029 : Kec turun 20% : Kend : Naik 6,69%	<ol style="list-style-type: none"> <li>Baseline 2024 : 90,94% Tahun 2025 : 91,70% Tahun 2026 : 92,58% Tahun 2027 : 94,11% Tahun 2028 : 95,32% Tahun 2029 : 96,28%</li> <li>Jumlah Kecelakaan menggunakan data yang dikeluarkan resmi oleh Kepolisian RI atau yang telah dirilis di Media Sosial yang terpercaya</li> <li>Jumlah jumlah kendaraan menggunakan data yang telah dirilis di Media Sosial yang terpercaya</li> <li>Apabila perhitungan evaluasi setiap tahun, belum adanya data yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan, untuk sementara menggunakan data target dalam Renstra sampai adanya data resmi yang disampaikan.</li> </ol>
4	<b>IKP4</b> <b>Indeks Reformasi Ditjen Perhubungan Darat</b>	Indikator ini mengukur sejauh mana Ditjen Perhubungan 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.	Indeks Kementerian Perhubungan diukur oleh Menpan pada Kementerian Perhubungan sedangkan untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, nilai indeks menggunakan nilai IRB yang diukur oleh Inspektorat Jenderal atau Perhitungan Mandiri oleh Ditjen Perhubungan Darat	Baseline 2024 : 90,84, 2029 : 91,3, Nilai Target ditetapkan mengikuti nilai Kementerian Perhubungan	Dievaluasi terhadap Kementerian Perhubungan setiap akhir Tahun oleh Menpan RB. Nilai Ditjen Darat dilakukan perhitungan mandiri oleh Itjen atau Ditjen Perhubungan Darat

#### **II.1.4 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Lalu Lintas Jalan**

Sasaran Kegiatan atau SK merupakan representasi terukur dari tujuan yang hendak dicapai Direktorat Lalu Lintas Jalan untuk periode 5 Tahun. Sasaran Kegiatan ini dirumuskan sebagai turunan dari Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta menjawab visi, misi, dan tujuan dari Direktorat Lalu Lintas Jalan maupun dokumen perencanaan di atasnya.

Sasaran Kegiatan Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 dirumuskan sebagai berikut:

- a. SK 2.1: Meningkatnya Pelayanan MRLL Pada Jalan Nasional
- b. SK 3.1: Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang
- c. SK 3.3: Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan
- d. SK 4.1: Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

Direktorat Lalu Lintas Jalan.

**Tabel 13. Sasaran Kinerja dan Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029**

SK	IKK	INDIKATOR KINERJA	SATUAN
SK 2.1 Meningkatnya Pelayanan MRLI Pada Jalan Nasional	IKK 2.1 Peningkatan Pelayanan MRLI Pada Jalan Nasional	IKK 2.1.1 Peningkatan Pelayanan MRLI Pada Jalan Nasional di Wilayah Perkotaan	%
		IKK 2.1.2 Peningkatan Pelayanan MRLI Pada Jalan Nasional di Wilayah Antar Kota	%
		IKK 2.1.3 Peningkatan Pelayanan MRLI pada Wilayah Antar Kota Event Khusus	%
		IKK 2.1.4 Tingkat keberhasilan identifikasi dan mitigasi dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh kegiatan pembangunan pusat bangkitan terhadap jaringan jalan dan simpang eksisting	%
SK 3.1 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.1 Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.1.1 Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang melalui kegiatan Pengendalian	%
		IKK 3.1.2 Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Barang melalui kegiatan pengendalian	%
		IKK 3.1.3 Penyelesaian Kendala Operasional pada UPPKB & Terminal	%
SK 3.3 Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3 Penurunan Jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3.1 Penurunan Jumlah Titik Konflik Kemacetan Lalu Lintas Jalan melalui Keberfungsian Perlengkapan Jalan	%
		IKK 3.3.2 Pemenuhan Kualitas Badan Usaha Perlengkapan jalan sesuai Ketentuan	%
SK 4.1 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Direktorat Lalu Lintas Jalan	IKK 4	IKK 4.1.1 Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Lalu Lintas Jalan	Nilai
		IKK 4.1.2 Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Lalu Lintas Jalan	Nilai
		IKK 4.1.3 Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Lalu Lintas Jalan	%
		IKK 4.1.4 Tingkat Pengawasan Arsip (Skor) Direktorat Lalu Lintas Jalan	Nilai
		IKK 4.1.5 Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan	Nilai

## BAB III

### ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

#### III.1 Arah Kebijakan dan Strategi

##### III.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional

Arah kebijakan dan strategi pembangunan nasional 2025-2029 disusun berdasarkan Asta Cita Calon 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.

a. 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:<sup>16</sup>

1. **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).**
2. **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;**
3. **Asta Cita 5** (Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai

<sup>16</sup> Arah Kebijakan dan Indikasi Target Sektor Transportasi dalam Rancangan RPJMN 2025-2029 (Direktorat Transportasi Bappenas)

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.**

b. Arah Pembangunan (IE)

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

1. IE5 Penerapan Ekonomi Hijau (Asta Cita 2 dan 3)
2. IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global (Asta Cita 5)
3. IE8 Perkotaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi (Asta Cita 6)
4. 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. Highlight sasaran utama berdasarkan Target RPJMN dan RPJPN tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

### III.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan

Arah kebijakan Kementerian Perhubungan 2025-2029 adalah sebagai berikut:<sup>17</sup>

- 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

<sup>17</sup> Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

- 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

Arah kebijakan ini diuraikan dalam indikasi kegiatan prioritas yang akan dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan selama periode 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 14**. 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 15**.

**Tabel 14. Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029**

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SS1 Meningkatnya konektivitas transportasi nasional	AK.1 Peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayaran 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> </ul>
	AK.2 Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau dan sistem pendukungnya	<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 loop</li> </ul>

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	untuk mewujudkan pemerataan pembangunan	<ul style="list-style-type: none"> <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, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK</li> </ul>
	AK.3 Peningkatan efisiensi sistem distribusi dalam pulau untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik	<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 perusahaan 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> </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>● Menguatkan sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur</li> <li>● Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mix-use, urban renewal)</li> <li>● Menerapkan <i>Intelligent Transport System</i> untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan</li> </ul>
	AK.1 Peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayaran internasional</li> <li>● Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (<i>international core route</i>)</li> <li>● Menguatkan 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> </ul>
	AK.2 Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau dan sistem pendukungnya	<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 loop</li> </ul>

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	untuk mewujudkan pemerataan pembangunan	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI</li> <li>● Optimalisasi sistem direct-line (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK</li> </ul>
	AK.3 Peningkatan efisiensi sistem distribusi dalam pulau untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik	<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 perusahaan 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> </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>● Menguatkan sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur</li> <li>● Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mix-use, urban renewal)</li> <li>● Menerapkan <i>Intelligent Transport System</i> untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan</li> </ul>
SS5 Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi	AK.12 Peningkatan Kualitas Perencanaan Kebijakan Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> <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 evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/ stakeholders dan ke depan (<i>outward looking</i> dan <i>forward looking</i>)</li> </ul>
	AK.13 Peningkatan Efektivitas Implementasi 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 <i>stakeholders</i>, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi</li> </ul>
SS6 Meningkatnya SDM transportasi	AK.14 Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Penyusunan Training Needs Analysis (TNA) dan Grand Design SDM Transportasi</li> </ul>

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
yang kompeten	match dengan kebutuhan industri, teknologi, dan pengembangan sarana prasarana transportasi	<ul style="list-style-type: none"> <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>
	AK.15 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>
SS7 Meningkatkan kualitas tata kelola Pemerintahan yang Baik	AK.16 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> </ul>
	AK.17 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kemen Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Kementerian Perhubungan</li> <li>● Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju <i>good governance</i> yang didorong oleh pemanfaatan teknologi</li> </ul>

Sumber: Pokok-Pokok Muatan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029

Keterangan: Tulisan tebal adalah strategi implementasi yang berhubungan dengan bidang transportasi darat

**Tabel 15. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Ditjen Perhubungan Darat**

Program	Sub Program Sektor Transportasi	Indikasi Kegiatan Pendukung
Asta Cita 1 Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM		
Penegakan HAM (Hak Asasi Manusia)	Memberikan jaminan pemenuhan hak dasar masyarakat bagi fakir miskin, anak terlantar, lansia, penyandang disabilitas, dan kelompok rentan lainnya.	Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di terminal tipe A dan pelabuhan TSDP, berupa ruang ibu menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang <i>Playground</i> (ruang bermain anak)
Asta Cita 2 Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru		
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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum</li> <li>• Pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan</li> </ul>
Ekonomi Hijau	60. Akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi</li> <li>• Implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan</li> </ul>
	63. Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit.	Pemanfaatan Biodiesel untuk Angkutan Jalan
Ekonomi Biru	79. Mensinergikan pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis 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.	Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ)
	51. Membangun sarana, prasarana, dan infrastruktur yang ramah bagi penyandang disabilitas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyediaan fasilitas disabilitas berupa kursi prioritas dan kendaraan yang ramah disabilitas (<i>ground clearance</i> lebih pendek dari bus umumnya)</li> <li>• Membangun <i>guiding block</i> untuk membantu tunanetra, membangun toilet khusus disabilitas, membangun tempat parkir khusus disabilitas dan menyediakan kursi roda dan kursi prioritas</li> </ul>

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

Program	Sub Program Sektor Transportasi	Indikasi Kegiatan Pendukung
<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 MRL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional</li> </ul>

Sumber: diolah dari Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

### III.1.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Arah Kebijakan 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:

- a. Kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya logistik;
- b. Rendahnya modal share angkutan umum perkotaan;
- c. Konektivitas wilayah daratan;
- d. Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK;
- e. Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan;
- f. Kontribusi pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- g. Ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil;
- h. Penanganan kendaraan barang ODOL; dan
- i. Kebutuhan sistem informasi yang menyediakan data aktual LLAJ.

Arah kebijakan dan strategi implementasi 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 16**.

Sementara itu, penyesuaian arah kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 untuk menjawab Sasaran Program yang diturunkan dari *balanced scorecard* disajikan pada **Tabel 17**. 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.

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

**Tabel 16 Isu Strategis dan Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029**

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
Kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya logistik	<p>a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Penguatan Infrastruktur Konektivitas &amp; Sarana Penunjang Logistik</p> <p>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita:</p> <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 MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.</li> </ul>	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Meningkatkan konektivitas antara gateway (pelabuhan &amp; bandar udara), kawasan industri, dan pusat logistik/terminal barang sebagai pusat konsolidasi/ distribusi</li> <li>● Meningkatkan perjalanan multimoda angkutan barang yang didukung oleh moda berkapasitas angkut masif</li> <li>● Meningkatkan kelancaran arus barang untuk menurunkan waktu tempuh pada koridor utama pulau</li> </ul>
Rendahnya modal share angkutan umum perkotaan	<p>a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan</p> <p>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 6: Buy The Service (BTS) BRT Perkotaan</p>	Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Meningkatkan coverage area angkutan perkotaan dengan integrasi jaringan angkutan umum massal perkotaan yang door-to-door dan seamless</li> <li>● Meningkatkan panjang perjalanan angkutan umum perkotaan sebagai moda prioritas</li> <li>● Menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan</li> </ul>
Konektivitas wilayah daratan	<p>a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat &amp; Keselamatan LLAJ</p> <p>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan:</p> <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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Meningkatkan konektivitas antar terminal penumpang Tipe A pada pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan pada KEK, KSN, dan KI</li> <li>● Meningkatkan jumlah penumpang angkutan antar kota dan antar moda</li> <li>● Meningkatkan kelancaran lalu lintas</li> </ul>

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
<p>Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK</p>	<p>a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat &amp; Keselamatan LLAJ</p> <p>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan:</p> <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>	<p>Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan</p>	<p>pada koridor utama pulau</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan aksesibilitas Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)</li> <li>- Menurunkan biaya angkutan barang berbasis jalan dari/ke pelabuhan menuju hinterland di wilayah DTPK</li> </ul>
<p>Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan</p>	<p>Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendukung Asta Cita 2: Pembangunan/rehab/pengembangan pelabuhan TSDP (termasuk pelabuhan Ro-Ro), Pembangunan Halte Sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan; dan Pengembangan dan penetapan lintas komersial maupun perintis penyeberangan di kawasan timur</li> <li>- Pendukung Asta Cita 5: Pembangunan/revitalisasi/peningkatan pelabuhan SDP pada kawasan prioritas</li> </ul>	<p>Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan kapasitas lintas angkutan penyeberangan komersial dan perintis</li> <li>- Meningkatkan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial</li> </ul>
<p>Kontribusi pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan</p>	<p>a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat &amp; Keselamatan LLAJ</p> <p>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).</p>	<p>Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menurunkan paparan risiko perjalanan lalu lintas jalan</li> <li>- Menurunkan jumlah konflik lalu lintas jalan</li> <li>- Meningkatkan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan</li> <li>- Meningkatkan pemenuhan active &amp; passive safety pada kendaraan yang turun ke jalan</li> <li>- Meningkatkan kesadaran &amp; attitude pengguna jalan berkeselamatan</li> <li>- Meningkatkan tata kelola pelaksanaan rencana aksi keselamatan dan kemitraan keselamatan lalu lintas jalan</li> </ul>

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
Ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil	<p>a. Kegiatan prioritas pada Asta Cita/Prioritas Nasional 2: Peningkatan Transportasi Hijau Berkelanjutan</p> <p>b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 2: Insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum, Pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan, Pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, Implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, dan Pemanfaatan Biodiesel untuk Angkutan Jalan</p>	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menurunkan emisi gas buang kendaraan bermotor</li> <li>- Menurunkan emisi gas rumah kaca LLAJ</li> <li>Meningkatkan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan</li> </ul>
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	Meningkatkan kepatuhan dimensi dan muatan pada angkutan barang khusus (tidak berbahaya dan berbahaya)
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 Aktual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja	Meningkatkan keandalan sistem informasi LLAJ untuk menyediakan Aktual Data bagi perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja

Sumber: Naskah Teknokratik Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025 – 2029

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

**Tabel 17. Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029**

Sasaran Program		Arah Kebijakan	Strategi Implementasi	
SP.1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat		AK.1 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang	Meningkatkan konektivitas antara <i>gateway</i> (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 kelancaran arus barang untuk menurunkan waktu tempuh pada koridor utama pulau	
		AK.2 Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan	Meningkatkan <i>coverage</i> area angkutan perkotaan dengan integrasi jaringan angkutan umum massal perkotaan yang <i>door-to-door</i> dan <i>seamless</i>	
			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 kelancaran 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 <i>hinterland</i> di wilayah DTPK	
		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 Meningkatkan 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				

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		Meningkatkan pemenuhan <i>active &amp; passive safety</i> pada kendaraan yang turun ke jalan
		Meningkatkan kesadaran & <i>attitude</i> pengguna jalan berkeselamatan
		Meningkatkan tata kelola pelaksanaan rencana aksi keselamatan dan 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)
SPp4 Meningkatkan kualitas kebijakan transportasi darat	AK.9 Pengembangan Aktual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja	Meningkatkan keandalan sistem informasi LLAJ untuk menyediakan Actual Data bagi perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja
	AK.10 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi	Meningkatkan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi
SPp5 Meningkatkan SDM transportasi darat yang kompeten	AK.11 Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul	Meningkatkan pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul
SPp6 Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	AK.12 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi	Meningkatkan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi
	AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Meningkatkan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sumber: Naskah Teknokratik Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025 – 2029

### III.1.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Lalu Lintas Jalan

Bagian ini menjelaskan terkait Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi untuk mencapai Sasaran Program Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029. Secara umum arah kebijakan yang akan ditempuh Direktorat Lalu Lintas 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.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 Aktual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja

Arah kebijakan dan strategi implementasi untuk menjawab isu strategis bidang perhubungan darat dan Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di Bidang Lalu lintas Jalan disajikan pada **Tabel 18**.

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

**Tabel 18. Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di Bidang Lalu Lintas Jalan**

Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
AK.1 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang	Pelaksanaan MRLI pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional	a. Meningkatkan kelancaran arus barang untuk menurunkan waktu tempuh pada koridor utama pulau	Koridor Utama Pulau	APBN	Pelaksanaan MRLI antar kota pada koridor utama pulau untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas angkutan barang yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi;
		b. Peningkatan arus lalu lintas angkutan barang yang homogen	Nasional	APBN	Pelaksanaan MRLI Pembatasan Ukuran Angkutan Barang berdasarkan Kelas Jalan
AK.2 Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan	Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan	Peningkatan panjang perjalanan angkutan umum perkotaan sebagai moda prioritas	Prioritas 20 kota	APBN, PHLN, dan KPBU	Pelaksanaan MRLI untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum massal perkotaan yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi.
	Pelaksanaan MRLI pada kawasan perkotaan untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum massal perkotaan dan membatasi perjalanan kendaraan pribadi	Penurunan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan	Prioritas 20 kota	APBN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelaksanaan MRLI untuk membatasi perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi.</li> <li>- Pelaksanaan Analisis Dampak Lalu Lintas untuk mengendalikan pusat kegiatan baru pada kawasan perkotaan</li> </ul>
AK.3 Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan	Pelaksanaan MRLI untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas pada koridor utama pulau.	Menurunkan waktu perjalanan pada koridor utama pulau	Nasional	APBN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelaksanaan MRLI antar kota pada koridor utama pulau untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas angkutan orang dan barang yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi;</li> <li>- Pelaksanaan Analisis Dampak Lalu Lintas untuk mengendalikan pusat kegiatan baru pada kawasan antar kota.</li> </ul>
AK.6 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas	Penyediaan angkutan umum massal perkotaan sebagai moda prioritas dan pembatasan penggunaan	Penurunan jumlah perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan	Prioritas 20 kota	APBN, PHLN, dan KPBU	Penyelenggaraan MRLI untuk membatasi perjalanan kendaraan pribadi dan memberikan prioritas pada kawasan perkotaan yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

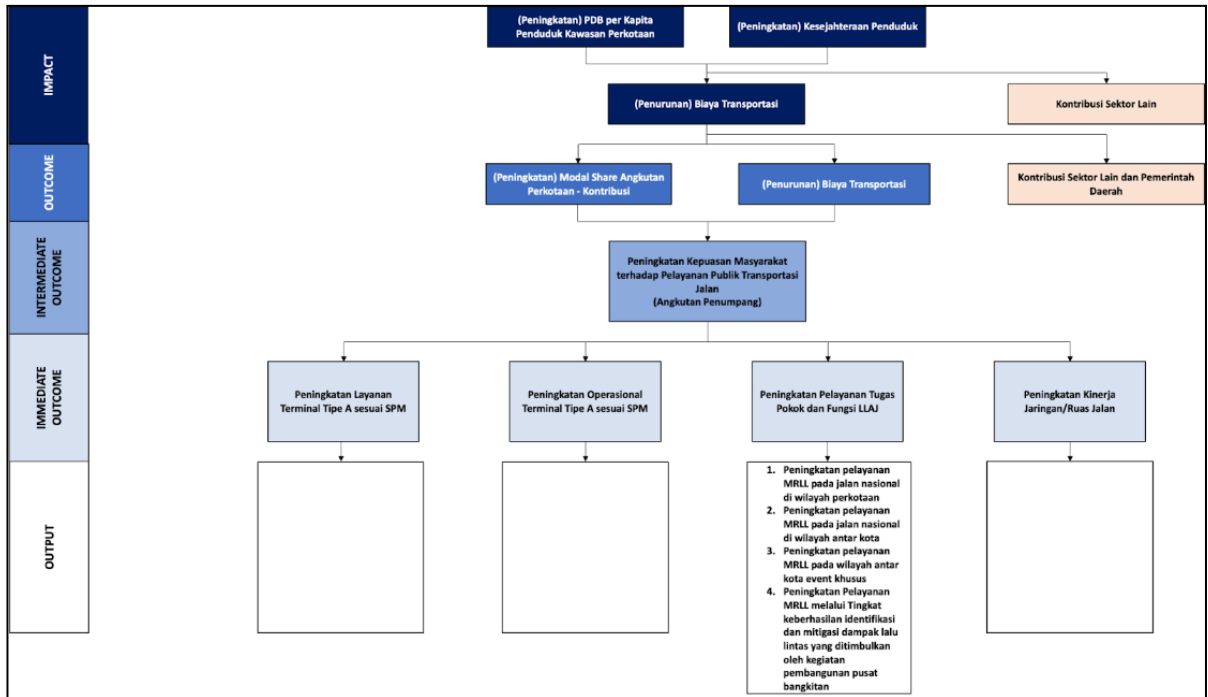
Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas	
Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan					
	Penerapan sistem manajemen keselamatan pada perusahaan angkutan umum dan pengawasan operasional angkutan umum (orang dan barang)	Peningkatan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan	Nasional	APBN	Pengawasan operasional Angkutan Umum (penumpang dan barang) untuk mewujudkan angkutan umum yang berkeselamatan;	
AK.7	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan	Penurunan emisi gas rumah kaca LLAJ	Penurunan emisi gas rumah kaca pada prasarana LLAJ	Nasional	APBN, PHLN, dan KPBU	Pengembangan perlengkapan jalan untuk mendukung tercapainya infrastruktur jalan yang <i>self explaining</i> , <i>self inforcing</i> , dan <i>forgiving road</i> yang didukung oleh penggunaan energi yang ramah lingkungan
AK.8	Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus	Penanganan ODOL pada angkutan barang khusus (tidak berbahaya dan berbahaya).	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Meningkatkan kepatuhan dimensi dan muatan dengan fokus pada angkutan barang khusus</li> <li>b. Meningkatkan keselamatan lalu lintas</li> <li>c. Meningkatkan kelancaran lalu lintas</li> </ul>	Nasional	APBN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengendalian operasional angkutan barang khusus untuk mengurangi potensi perilaku ODOL</li> <li>- Penguatan kapasitas pengawasan muatan pada UPPKB</li> <li>- Pengembangan MRLI antar kota pada koridor utama pulau untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas angkutan orang dan barang yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi</li> </ul>
AK.9	Pengembangan Aktual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja	Pengembangan sistem informasi LLAJ (aktual data)	Tersedia data LLAJ yang aktual sebagai instrumen perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja	Nasional	APBN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengembangan Sistem Informasi MRLI Perkotaan dan Antar Kota;</li> <li>- Pengembangan Sistem Informasi Pengendalian Operasional Angkutan Jalan;</li> </ul>

### III.2 Penyusunan Indikator Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029

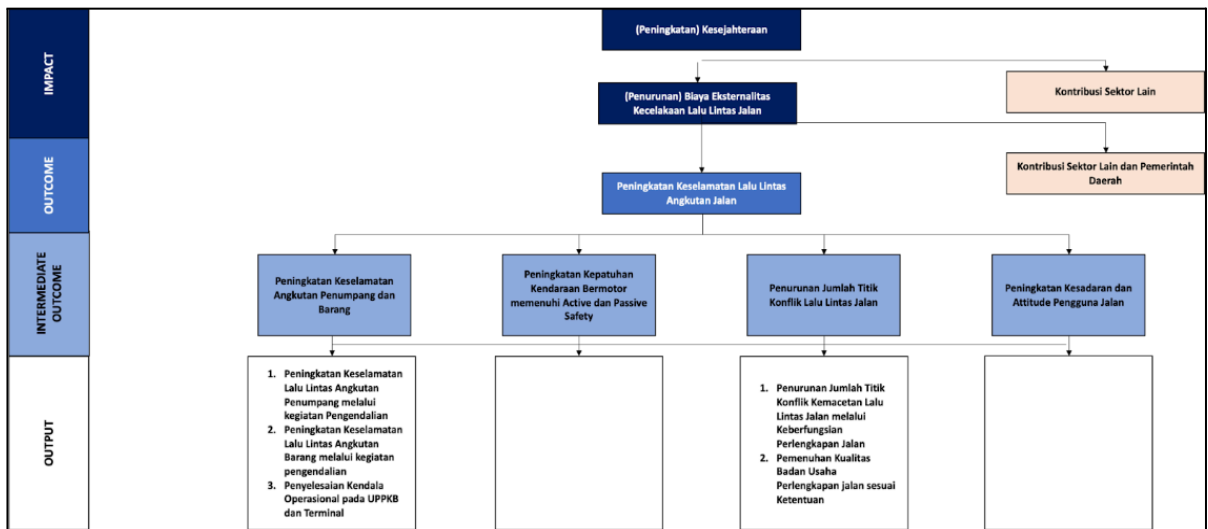
Penyusunan indikator Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 menggunakan pendekatan sebagai berikut:

- a. Indikator disusun dari *impact*, *outcome*, *intermediate outcome*, *immediate outcome*, *output*, dan *input*;
- b. Penyusunan relasi antar indikator pada Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 menggunakan pendekatan *top down*. Sasaran Program ditjen perhubungan darat menjadi *intermediate outcome* dari Direktorat Lalu Lintas Jalan. Sementara itu, tujuan dan sasaran Pembangunan Nasional pada RPJMN 2025-2029 merupakan perubahan *impact* yang diinginkan dan menjadi acuan untuk menentukan kontribusi sektor transportasi darat dan Lalu Lintas Jalan;
- c. Indikator disusun secara hierarkis antar eselon di bawah Ditjen Perhubungan Darat dengan mengacu pada SOTK Ditjen Perhubungan Darat disusun berdasarkan fungsi (angkutan, lalu lintas, sarana, prasarana, dan TSDP); dan
- d. Relasi antar indikator disusun secara hierarki dengan menggunakan *cascading* yang dirumuskan pada level Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Uraian *cascading* indikator dengan memperhatikan lokus penyelenggaraan bidang perhubungan darat adalah sebagai berikut:



Bagan 4. Cascading Indikator Pelayanan Angkutan Penumpang



Bagan 5. Cascading Indikator Keselamatan LLAJ

### III.3 Kerangka Regulasi

Kerangka umum regulasi Bidang Lalu Lintas Jalan mengacu terhadap Tugas dan Fungsi Direktorat Lalu Lintas Jalan sesuai dengan PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian

bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan. Direktorat Lalu Lintas Jalan mempunyai 5 (lima) Subdirektorat yang ada dibawahnya yaitu Subdirektorat Lalu Lintas Perkotaan, Subdirektorat Lalu Lintas Antar Kota, Subdirektorat Perlengkapan Jalan, Subdirektorat Analisis Dampak Lalu Lintas, dan Subdirektorat Pengendalian dan Operasional Lalu Lintas Jalan.

Direktorat Lalu Lintas Jalan maupun 5 (lima) Subdirektorat yang ada di bawahnya harus tunduk terhadap peraturan perundang undangan di bidang pemerintahan, diantaranya: UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, UU Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, UU Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, UU 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, UU Nomor 20 Tahun 2023 tentang Aparatur Sipil Negara, UU Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, UU Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, UU Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, UU Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, dan lain sebagainya.

Regulasi terkait bidang lalu lintas jalan secara spesifik juga mengacu kepada dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Permenhub Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Permenhub Nomor 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas, Permenhub Nomor 48 Tahun 2023 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, serta Keputusan Menteri Perhubungan (KM) dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat (Perdirjen) terkait.

Secara umum, kebutuhan penguatan kerangka regulasi, dalam hal ini adalah berupa penetapan/perubahan NSPK (Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria) dalam penyelenggaraan bidang lalu lintas jalan, 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 lalu lintas jalan sesuai kebutuhan dan perkembangan zaman dan kerangka pengaturan yang ada, (2) fungsi stabilisasi, untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/ administratif untuk melaksanakan setiap item kegiatan penyelenggaraan bidang lalu lintas jalan

yang diatur dalam UU/PP, dan (3) fungsi fasilitasi, untuk memfasilitasi kebutuhan ataupun peran *stakeholders* dalam proses maupun hasil penyelenggaraan bidang lalu lintas jalan.

Poin-poin berikut merupakan rekomendasi kerangka regulasi pendukung implementasi berbagai program dan kegiatan strategis sub sektor transportasi darat khususnya bidang Lalu Lintas Jalan untuk periode 2025-2029.

- a. Pengaturan terkait regulasi pendukung transportasi publik sebagai bagian dari pelayanan dasar. UU 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 antar wilayah, 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 UU No 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 UU Pemerintahan maupun UU 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.

- b. Pengaturan terkait regulasi pembagian wewenang dalam penanganan permasalahan di bidang lalu lintas jalan. Hal ini dikarenakan belum adanya penentuan wewenang penyelenggaraan yang lebih spesifik antara pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah dalam penyediaan prasarana dan pelayanan transportasi khususnya di bidang lalu lintas jalan.

Pembagian dan pendefinisian lebih lanjut terkait wewenang ini dibutuhkan agar seluruh *stakeholder* pemerintah pusat maupun pemerintah daerah dapat menjalankan peran secara maksimal dalam menangani permasalahan lalu lintas jalan. 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.

- c. Pengaturan regulasi pendukung transformasi penerapan teknologi di sektor transportasi. Penyelenggaraan transportasi global akan dihadapkan kepada penetrasi teknologi pada Industri 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 berubah 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. Regulasi ini juga mendukung penerapan beberapa sistem terkoordinasi seperti ATCS dan AtMS yang akan digunakan Direktorat Lalu Lintas Jalan dalam menangani permasalahan Lalu Lintas Jalan di masa yang akan datang.

- d. Penerapan regulasi pendukung percepatan penerapan transportasi ramah lingkungan. Komitmen Indonesia (NDC) untuk mencapai *Nett 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/disinsentif 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 *Nett Zero Emission* di tahun 2060.

- e. Pengaturan terkait dengan Kelembagaan dan Pendanaan Penyelenggaraan Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan jalan serta Pemeliharaan Perlengkapan Jalan dengan sistem *Buy The Service*. Terbatasnya kemampuan pendanaan dan kelembagaan yang dimiliki oleh Daerah, menyebabkan kebutuhan akan peran Pemerintah menjadi sangat besar, baik secara kelembagaan (melalui pembentukan Badan Pengelola Transportasi Perkotaan) maupun bantuan pendanaan (baik untuk investasi maupun subsidi operasional);
- f. 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 di bawahnya dalam mengatasi permasalahan-permasalahan yang belum dapat diatasi dalam periode-periode sebelumnya.

Kebutuhan pengaturan regulasi pada Direktorat Lalu Lintas Jalan lebih lanjut dijabarkan pada **Lampiran 2**.

### III.4 Kerangka Kelembagaan

Dalam menjalankan program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi di bidang Lalu Lintas Jalan Direktur Lalu Lintas Jalan dibantu oleh 5 (lima) Unit Kerja Eselon III sebagai Kepala Sub Direktorat yaitu Kepala Sub Direktorat Lalu Lintas Perkotaan, Sub Direktorat Lalu Lintas Antar Kota, Kepala Sub Direktorat Perlengkapan Jalan, Kepala Sub Direktorat Analisis Dampak Lalu Lintas, dan Kepala Sub Direktorat Pengendalian dan Operasional Lalu Lintas Jalan.

Dalam rangka peningkatan kinerja untuk mencapai sasaran program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat, perlu adanya penguatan struktur kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat secara umum maupun Direktorat Lalu Lintas Jalan secara khusus.

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 risiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi, serta penguatan kapasitas masyarakat sipil.

Poin-poin berikut merupakan rekomendasi kerangka regulasi pendukung implementasi berbagai program dan kegiatan strategis sub sektor transportasi darat sebagai bagian yang tidak terpisahkan bidang Lalu Lintas Jalan untuk periode 2025-2029.

#### a. Penguatan 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.

Adapun di kota- kota lainnya masih didukung oleh Pusat melalui skema parsial yang dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat maupun Ditjen Perkeretaapian.

Diperlukan Unit Organisasi setingkat Eselon I yang dapat 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.

Kelembagaan penyelenggaraan transportasi perkotaan juga akan membantu mengatasi permasalahan pembagian dan pendefinisian lebih lanjut terkait wewenang dalam penyelenggaraan bidang lalu lintas jalan. Hal ini juga akan memperjelas peran Direktorat Lalu Lintas Jalan dalam menjalankan tugas dan fungsinya serta mendukung peran Direktorat Lalu Lintas Jalan menangani permasalahan Lalu Lintas Jalan di masa yang akan datang.

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 (idealnya selevel Eselon I) untuk mengkoordinasikan penerapan berbagai skema pendanaan alternatif non APBN untuk mendukung pembangunan sektor transportasi melalui PHLN, KPBU, dan bentuk-bentuk kerja sama lainnya. Kelembagaan pengelola pendanaan alternatif non-APBN ini juga akan membantu mengatasi permasalahan anggaran khususnya dalam penyelenggaraan bidang lalu lintas jalan

c. Penguatan Kelembagaan BPTD dan UPT Perhubungan Darat

Garda terdepan dalam melaksanakan pembangunan dan pelayanan transportasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah keberadaan Balai 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.

Transformasi UPT menjadi BLU ataupun optimalisasi berbagai bentuk kerja sama pengelolaan aset di masa datang juga akan mendorong efisiensi dalam penggunaan pendanaan dan pemanfaatan hasil pembangunan.

## BAB IV

### TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

#### IV.1 Target Kinerja

Target kinerja kegiatan Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dari setiap Sasaran Kegiatan (SK). Target indikator Direktorat Lalu Lintas Jalan berupa Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) merupakan indikator terhadap Output dalam *cascading*. Adapun nilai target kinerja kegiatan disajikan pada tabel berikut,

**Tabel 19. Target Kinerja Direktorat Lalu Lintas Jalan**

	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	BASE LINE	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
IKK 2.1.1	Peningkatan pelayanan MRLL pada jalan nasional di wilayah perkotaan	%	-	35	55	60	68	75
IKK 2.1.2	Peningkatan pelayanan MRLL pada jalan nasional di wilayah antar kota	%	-	35	65	75	81	85
IKK 2.1.3	Peningkatan pelayanan MRLL pada wilayah antar kota event khusus	%	-	68	83	88	91	93
IKK 2.1.4	Tingkat keberhasilan identifikasi dan mitigasi dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh kegiatan pembangunan pusat bangkitan terhadap jaringan jalan dan simpang eksisting	%	-	58,67	62,67	67	68,67	72,67
IKK 3.1.1	Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang melalui kegiatan Pengendalian	%	92	80	82	85	88	90
IKK 3.1.2	Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Barang melalui kegiatan pengendalian	%	100	85	87	89	92	95
IKK 3.1.3	Penyelesaian Kendala Operasional pada UPPKB & Terminal	%	0	0	27	31,67	41	50,34
IKK 3.3.1	Penurunan Jumlah Titik Konflik Kemacetan Lalu Lintas Jalan melalui	%	92	7,16	27,36	31,69	38,07	42

	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	BASE LINE	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
	Keberfungsian Perengkapan Jalan							
IKK 3.3.2	Pemenuhan Kualitas Badan Usaha Perengkapan jalan sesuai Ketentuan	%	60	73	75	77	79	81
IKK 4.1.1	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Lalu Lintas Jalan	Nilai	-	82,82	82,84	82,76	82,88	82,9
IKK 4.1.2	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Lalu Lintas Jalan	%	-	94,5	95	96	97	98
IKK 4.1.3	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Lalu Lintas	%	100	100	100	100	100	100
IKK 4.1.4	Tingkat Digitalisasi Arsip (Skor)	Nilai	76,34	64,29	65,1	65,5	66,2	66,5
IKK 4.1.5	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	-	82	82,01	82,02	82,03	82,04

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan bidang lalu lintas jalan sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan, 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 LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) Direktorat Lalu Lintas Jalan 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 bidang lalu lintas jalan untuk setiap jajaran di lingkungan Direktorat Lalu Lintas Jalan. 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.

Direktorat Lalu Lintas Jalan bertanggung jawab terhadap capaian indikator terhadap *Output*. Pengukuran capaian indikator menggunakan Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK.

Pengukuran capaian IKK menggunakan formula sebagai berikut:

$$IKK = \frac{\text{Capaian Kinerja}_T}{\text{Target}_T}$$

dimana: T adalah tahun

## IV.2 Uraian Project Direktorat Lalu Lintas Jalan Jalan

Uraian *project* Direktorat Lalu Lintas Jalan merupakan penjabaran dari program dan kegiatan yang ada dalam lingkup Direktorat Lalu Lintas Jalan. Penyusunan uraian *project* dalam Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 menggunakan pendekatan sebagai berikut:

- a. Penjabaran ini dilakukan dengan membagi proses penyelenggaraan kegiatan menggunakan pendekatan PDCA menjadi 4 (empat) tahapan yaitu *plan, do, check, dan act*;
- b. Perumusan *project* pada tahapan ini disesuaikan dengan Tugas dan Fungsi dari Direktorat Lalu Lintas Jalan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;

Uraian *Project* pada Direktorat Lalu Lintas Jalan disusun dengan memperhatikan pengampu/penanggung jawab dan tata kelola pelaksanaan kegiatan dengan *output*/keluaran yang disesuaikan dengan masing-masing uraian *project* terkait. Pengampu/penanggung jawab kegiatan adalah pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan rincian *project* dalam hal ini adalah Bagian Perencanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Subdirektorat dalam lingkup Direktorat Lalu Lintas Jalan, maupun BPTD. Sementara itu, tata kelola pelaksanaan disesuaikan dengan tahun pelaksanaan rencana strategis (Tahun 2025 s.d 2029).

Uraian pelaksanaan PDCA Direktorat Lalu Lintas Jalan dijabarkan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. *Plan*

Tahap *plan* atau perencanaan merupakan tahapan yang terdiri dari proses perumusan kebijakan, penyusunan NSPK, serta pemberian bimbingan teknis bagi penyelenggara. Tahapan ini dilakukan pada 1 s.d 2 tahun awal pelaksanaan *project* dan dilakukan sebagai bagian yang menjadi dasar/acuan pelaksanaan kegiatan. Tahap *plan* dapat dilakukan oleh Bagian Perencanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat maupun subdirektorat dalam lingkup Direktorat Lalu Lintas Jalan.

b. *Do*

Tahap *do* atau pelaksanaan merupakan tahapan yang terdiri dari proses pelaksanaan kebijakan dan supervisi dari pelaksanaan kebijakan tersebut. Tahapan ini dilakukan setelah tahapan *plan*/perencanaan. Tahap *Do* dapat dilakukan oleh Bagian Perencanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Subdirektorat dalam lingkup Direktorat Lalu Lintas Jalan, maupun BPTD.

c. *Check*

Tahap *check* atau pemeriksaan merupakan tahapan yang terdiri dari proses pelaporan dan evaluasi *project*. Tahapan ini dilakukan setelah tahapan *do*/pelaksanaan dan merupakan proses tahapan bagian dari perbaikan. Tahap *Check* dilakukan Subdirektorat dalam lingkup Direktorat Lalu Lintas Jalan.

d. *Act*

Tahap *act* merupakan tahap perbaikan kegiatan yang dilakukan setelah tahapan *check*. Tahap ini dilakukan pada tahun setelah pelaksanaan kebijakan. Tahap *act* dapat dilakukan oleh Subdirektorat dalam lingkup Direktorat Lalu Lintas Jalan, maupun BPTD.

Uraian *Project* Direktorat Lalu Lintas Jalan secara keseluruhan disajikan pada **Lampiran 3**.

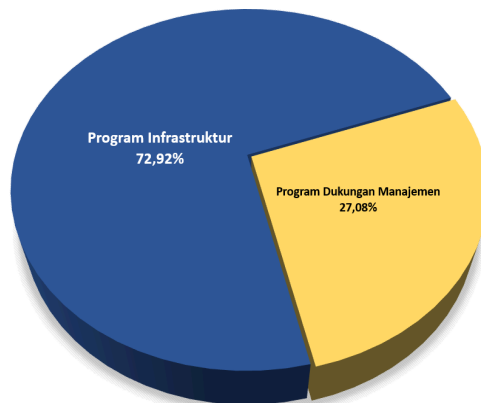
### IV.3 Kerangka Pendanaan

Dokumen perencanaan anggaran jangka menengah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2025–2029 menunjukkan bahwa total alokasi pagu sebesar Rp 36,011 triliun, di mana sebesar Rp17,17 triliun atau sekitar 47,67% diarahkan untuk mendukung Prioritas Nasional sebagaimana tercantum dalam RPJMN dan Renstra 2025–2029. Namun, terdapat sisa anggaran sebesar Rp5,42 triliun dari komponen Prioritas Nasional yang belum teralokasikan secara spesifik karena diidentifikasi dalam alokasi anggaran ini, termasuk pengalihan layanan BTS (Buy The Service) pada kota-kota yang telah diambil alih oleh pemerintah daerah, seperti Medan, Semarang, Denpasar, Bandung, Banjarmasin, Batam, Padang, dan Yogyakarta. Selain itu, ditemukan duplikasi serta kelebihan alokasi pada program BTS dan MASTRANS, yang berdampak pada efisiensi program-program keselamatan, sehingga beberapa kegiatan direncanakan ulang dan digeser pelaksanaannya ke tahun-tahun berikutnya. Fenomena ini menunjukkan perlunya perbaikan dalam perencanaan, integrasi program, serta mekanisme evaluasi agar pelaksanaan program strategis Kementerian Perhubungan tetap selaras dengan target pembangunan nasional dan efisien secara fiskal.



**Gambar 11. Grafik Kebutuhan Pendanaan Prioritas Nasional dan Non Prioritas Nasional**

Dari total anggaran yang tersedia, sebesar 72,92% dialokasikan untuk Program Infrastruktur, yang mencerminkan fokus utama pada pembangunan dan pengembangan sarana serta prasarana transportasi darat guna meningkatkan konektivitas dan keselamatan. Sementara itu, sebesar 27,08% dialokasikan untuk Program Dukungan Manajemen, yang mencakup kegiatan administratif, penguatan kelembagaan, serta dukungan operasional lainnya guna memastikan kelancaran pelaksanaan program utama. Proporsi ini menunjukkan bahwa pembangunan fisik masih menjadi prioritas utama dalam kebijakan anggaran, selaras dengan agenda nasional untuk memperkuat infrastruktur transportasi sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan wilayah



**Gambar 12. Grafik Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur dan Program Dukungan Manajemen**

Proporsi pagu anggaran jangka menengah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Darat) untuk periode tahun 2025 - 2029, yang dibagi ke dalam tiga kategori utama: Konektivitas, Pelayanan dan keselamatan. Alokasi anggaran ini mencerminkan strategi pembangunan transportasi darat yang berorientasi pada peningkatan aksesibilitas, keselamatan serta kualitas layanan publik. Proporsi anggaran pada aspek konektivitas sebesar Rp9,52 Triliun (26,72%) yang terdiri atas Layanan Subsidi sebesar 49,12%, Layanan angkutan umum massal perkotaan (Mastrans) sebesar 38,26%, pengadaan sarana terdiri dari kapal dan bus sebesar 3,32% dan Pembangunan Infrastruktur baru sebesar 9,31%. Untuk keselamatan sebesar Rp.10,47 Triliun (29,06%), Pelayanan sebesar Rp5,54 Triliun (17,14%) terdiri dari Optimalisasi prasarana sebesar 40%, Operasional fasilitas sebesar 44% dan pelayanan lainnya 16% serta Dukungan Manajemen sebesar Rp10,38% (27,08%). Indikasi ini menunjukkan prioritas Ditjen Perhubungan Darat untuk periode Tahun 2025-2029 adalah peningkatan keselamatan lalu lintas jalan dan peningkatan pelayanan selain upaya membangun dan mengintegrasikan jaringan transportasi darat nasional guna mendukung mobilitas orang dan barang secara efisien.

**Tabel 20. Kebutuhan Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat**

UKE. I / Program	2025	2026	2027	2028	2029	Total	Total (%)
<b>DJPD</b>	<b>5.947,00</b>	<b>9.265,02</b>	<b>7.244,63</b>	<b>6.687,94</b>	<b>6.867,30</b>	<b>36.011,88</b>	
<b>Program Infrastruktur</b>	<b>4.073,66</b>	<b>7.641,41</b>	<b>5.521,62</b>	<b>4.634,39</b>	<b>4.389,18</b>	<b>26.260,25</b>	<b>72,92%</b>
<b>Konektivitas</b>	<b>1.925,46</b>	<b>2.530,47</b>	<b>2.446,03</b>	<b>1.292,42</b>	<b>1.427,06</b>	<b>9.621,44</b>	
Sarana	90	88	62	53	30	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 Subsidi Angkutan	862,60	965,14	934,90	966,14	985,65	4.714,43	13,09%
<b>Pelayanan</b>	<b>391,54</b>	<b>1.456,02</b>	<b>1.450,54</b>	<b>1.224,98</b>	<b>1.014,35</b>	<b>5.537,43</b>	<b>15,38%</b>
Optimalisasi (Rehab /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%
Lainnya Pelayanan	69,12	162,30	259,34	245,05	140,57	876,38	2,43%
<b>Keselamatan</b>	<b>1.633,66</b>	<b>3.519,41</b>	<b>1.481,25</b>	<b>1.968,06</b>	<b>1.863,35</b>	<b>10.465,73</b>	<b>29,06%</b>
<b>Penunjang Teknis</b>	<b>123,00</b>	<b>135,50</b>	<b>143,80</b>	<b>148,93</b>	<b>84,42</b>	<b>635,65</b>	<b>1,77%</b>
<b>Program Dukungan Manajemen</b>	<b>1.873,34</b>	<b>1.623,61</b>	<b>1.723,01</b>	<b>2.053,55</b>	<b>2.478,12</b>	<b>9.751,63</b>	<b>27,08%</b>
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%

Indikasi kebutuhan anggaran Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 untuk program infrastruktur konektivitas terdiri dari kegiatan infrastruktur, pelayanan darat, dan keselamatan, keamanan, dan lingkungan transportasi darat. Indikasi anggaran untuk program infrastruktur konektivitas dan dukungan manajemen selama periode 2025-2029 adalah 1,041 triliun rupiah. Rincian indikasi kebutuhan anggaran untuk program

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

infrastruktur konektivitas pada Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 22**.

**Tabel 21. Indikasi Anggaran Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 (dalam Ribu)**

PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Anggaran (dalam Ribu)					Total (dalam Ribu)
	2025	2026	2027	2028	2029	
	112.640.412	122.734.279	236.818.952	280.796.442	328.058.581	1.081.048.665
<b>PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS</b>	94.001.432	111.873.950	222.381.987	265.649.477	313.821.616	1.007.728.461
1. Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat	21.076.576	6.367.880	74.760.774	91.876.480	75.558.910	269.640.620
2. Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	33.000.000	25.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	61.000.000
3. Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat	39.924.856	80.506.070	146.621.213	172.772.997	237.262.706	677.087.841
<b>PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN</b>	23.996.439	12.110.329	17.986.965	17.986.965	17.986.965	90.067.663
1. Kegiatan Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Darat	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.000.000
2. Kegiatan Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	23.796.439	11.910.329	17.786.965	17.786.965	17.786.965	89.067.663


Sementara itu, indikasi pendanaan Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 untuk program infrastruktur konektivitas dan program Dukungan manajemen sebagaimana disajikan pada **Tabel 21** terdiri dari APBN sebesar 1,081 triliun rupiah.

**Tabel 22. Indikasi Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029**

Sasaran Kegiatan	RM (dalam ribu)	PNBP (dalam ribu)	SBSN (dalam ribu)	BLU (dalam ribu)	KPBU (dalam ribu)	PHLN (dalam ribu)	Total
Meningkatnya pelayanan MRLI pada jalan nasional	721.822.644	16.747.459	0	0	0	0	738.570.103
Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	116.242.072	0	0	0	0	0	116.242.072
Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	134.811.657	0	0	0	0	0	134.811.657
Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang	108.172.293	0	0	0	0	0	108.172.293

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

baik Direktorat Lalu  
Lintas Jalan



Indikasi pendanaan Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 terdiri dari APBN 98,47%, dan PNBPN 1,53%.

## BAB V PENUTUP

### V.1 Kesimpulan

Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 merupakan turunan dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional atau RPJMN 2025-2029, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029, dan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dokumen renstra ini menjadi pijakan awal penyelenggaraan bidang Lalu Lintas jalan untuk mendukung agenda 100 Tahun Indonesia Merdeka, sebagaimana termuat dalam Visi Indonesia Emas 2045, yaitu: Berdaulat, Maju, Adil, dan Makmur.

Moda jalan sebagai moda yang diampu oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan memiliki karakteristik yang berbeda dengan moda angkutan lain. Moda jalan memiliki karakteristik layanan dari pintu-ke-pintu. Sebaliknya, moda angkutan lain, yaitu: moda rel, air, dan udara memiliki karakteristik layanan simpul-ke-simpul. Karakteristik ini memberikan peran strategis moda jalan untuk menghubungkan seluruh wilayah daratan atau menjadi layanan lanjutan bagi moda angkutan lain.

Peran moda jalan untuk menghubungkan seluruh wilayah dibedakan menurut lokus layanan, yaitu: angkutan perkotaan, angkutan antar kota, angkutan barang, dan angkutan perintis orang dan barang untuk membuka aksesibilitas daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan. Selain itu, bidang perhubungan darat juga mengampu angkutan penyeberangan. Karakteristik Indonesia sebagai negara kepulauan mengungkit peran strategis angkutan penyeberangan untuk menyatukan pulau-pulau terdekat yang dipisahkan oleh perairan.

Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 memuat dua program, yaitu: infrastruktur konektivitas dan dukungan manajemen. Sasaran program untuk infrastruktur konektivitas adalah meningkatnya konektivitas, kinerja pelayanan, dan keselamatan transportasi darat. Sementara itu, sasaran program untuk dukungan manajemen adalah meningkatnya Kualitas kebijakan transportasi darat, SDM transportasi darat yang kompeten, dan kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik. Keberhasilan pencapaian indikator kinerja program pada renstra ini diharapkan mampu mendukung terwujudnya Visi Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029, yaitu: **Lalu Lintas Jalan Maju Menuju Indonesia Emas 2045**.

### V.2 Mekanisme Evaluasi

Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Direktorat Lalu Lintas Jalan untuk periode 2025-2029. PP No. 39 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan menjelaskan pengertian evaluasi adalah serangkaian kegiatan membandingkan realisasi masukan

(*input*), keluaran (*output*), dan hasil (*outcome*) terhadap rencana dan standar. Evaluasi pelaksanaan rencana strategis dilakukan terhadap pelaksanaan Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 untuk menilai efisiensi, efektivitas, manfaat, dampak, dan keberlanjutan dari suatu program.

Permen PPN/Kepala Bappenas Nomor 1/2023 tentang Tata Cara Pemantauan, Pengendalian, dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan mengatur bahwa evaluasi pelaksanaan rencana pembangunan jangka menengah terdiri atas evaluasi saat pelaksanaan renstra dan evaluasi akhir renstra.

Evaluasi saat pelaksanaan renstra dilakukan pada tahun ke-3 (tiga) pelaksanaan renstra untuk menentukan tingkat kemajuan pelaksanaan rencana dibandingkan dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Evaluasi saat pelaksanaan Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan dilakukan untuk menilai kinerja capaian sasaran program, dan sasaran kegiatan; dan menganalisis faktor-faktor yang mendukung keberhasilan dan menghambat pencapaian kinerja program dan kegiatan.

Sementara itu, evaluasi akhir renstra merupakan evaluasi yang dilaksanakan pada tahun ke-5 (lima) untuk melihat capaian program dan kegiatan mampu mengatasi masalah pembangunan yang ingin diselesaikan. Evaluasi akhir renstra dilakukan untuk menilai kinerja capaian sasaran program dan sasaran kegiatan dalam rangka pencapaian kebijakan dalam Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan dan menganalisis faktor yang mendukung keberhasilan dan menghambat pencapaian kinerja program dan kegiatan.

Penetapan target kinerja dan kerangka pendanaan pada Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 ini bersifat indikatif, sehingga ada peluang deviasi pada saat pelaksanaan program/kegiatan.

Pengukuran kinerja pada renstra ini masih menggunakan pendekatan kontribusi pengaruh indikator terhadap indikator di atasnya. Pengukuran kinerja ini memiliki kendala untuk mengetahui besar kontribusi dari masing-masing indikator, khususnya untuk indikator *outcome*. Indikator *outcome* dihasilkan dari kontribusi lebih dari satu *intermediate outcome*. Dokumen renstra ini mengusulkan perhitungan kontribusi masing-masing *intermediate outcome* untuk meningkatkan manfaat *outcome* dengan pendekatan analisis *multivariate*. Perhitungan kontribusi masing-masing *intermediate outcome* terhadap *outcome* dilakukan pada akhir tahun ke-5 berdasarkan tren data *intermediate outcome* tahun ke-3 sampai dengan tahun ke-5.

Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan Tahun 2025-2029 disusun dengan mengacu pada Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana diatur pada Permenhub No. PM 4 Tahun 2025. Dokumen renstra ini ditinjau ulang, jika ada perubahan organisasi dan tata kerja Kementerian Perhubungan, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selama periode perencanaan 5 (lima) tahun ke depan.

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

### LAMPIRAN 1: MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN

SASARAN KEGIATAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE (2024)	CAPAIAN INDIKATOR					Anggaran (Juta Rp)					SUBDIT	
			2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam ribu)	2026 (dalam ribu)	2027 (dalam ribu)	2028 (dalam ribu)	2029 (dalam ribu)		
SK 2.1 Meningkatkan pelayanan MRLI pada jalan nasional														
IKK 2.1 Peningkatan Pelayanan MRLI pada jalan Nasional	%	0	49	66	73	77	81	24.414.203	53.661.594	174.194.179	221.913.738	264.386.388		
IKK 2.1.1 Peningkatan pelayanan MRLI pada jalan nasional di wilayah perkotaan	%	0	35	55	60	68	75	1.357.370	6.065.594	93.194.308	114.699.805	98.201.559	LLP	
IKK 2.1.2 Peningkatan pelayanan MRLI pada jalan nasional di wilayah antar kota	%	0	35	65	75	81	85	11.459.815	43.737.805	62.310.934	89.452.762	151.333.366	LLAK	
IKK 2.1.3 Peningkatan pelayanan MRLI pada wilayah antar kota event khusus	%	0	68	83	88	91	93	443.302	385.195	1.248.937	1.561.171	1.951.464	LLAK	
IKK 2.1.4 Tingkat keberhasilan identifikasi dan mitigasi dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh kegiatan pembangunan pusat bangkitan terhadap jaringan jalan dan simpang eksisting	%	0	58,67	62,67	67	68,67	72,67	11.153.716	3.473.000	17.440.000	16.200.000	12.900.000	ANDALALIN	
SK 3.1 Meningkatkan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang														
IKK 3.1 Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang	%	85,67	55	65,33	68,56	73,67	78,45	10.355.074	25.152.716	27.629.644	25.677.574	27.427.064		
IKK 3.1.1 Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang melalui kegiatan Pengendalian	%	92	80	82	85	88	90	3.524.915	2.770.285	4.096.101	4.646.999	5.316.005	DALOPS	
IKK 3.1.2 Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Barang melalui kegiatan pengendalian	%	100	85	87	89	92	95	6.830.159	7.322.241	8.473.353	5.518.579	6.297.859	DALOPS	
IKK 3.1.3 Penyelesaian Kendala Operasional pada UPPKB & Terminal	%	0	0	27	31,67	41	50,34	0	15.060.190	15.060.190	15.511.997	15.813.200	DALOPS	
SK 3.3 Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan														
IKK 3.3 Penurunan Jumlah titik konflik lalu lintas jalan	%	50,67	27,67	28,83	32,67	35,33	37,67	55.417.497	30.344.160	16.850.000	14.350.000	17.850.000		

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

SASARAN KEGIATAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	CAPAIAN INDIKATOR					Anggaran (Juta Rp)					SUBDIT
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam ribu)	2026 (dalam ribu)	2027 (dalam ribu)	2028 (dalam ribu)	2029 (dalam ribu)	
IKK 3.3.1	Penurunan Jumlah titik konflik kemacetan lalu lintas jalan	%	92	7,16	27,36	31,69	38,07	42	53.934.597	28.894.160	11.150.000	8.650.000	12.150.000	PJ
IKK 3.3.2	Pemenuhan Kualitas Badan Usaha Perlengkapan jalan sesuai Ketentuan	%	60	73	75	77	79	81	1.482.900	1.450.000	5.700.000	5.700.000	5.700.000	PJ
SK 4.1	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan													
IKK 4.1	Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Indeks	90,84	90,84	91	91,1	91,2	91,3	27.811.097	14.825.809	21.695.129	21.695.129	22.145.129	
IKK 4.1.1	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Lalu Lintas Jalan	NILAI	-	82,82	82,84	82,86	82,88	82,9	1.250.606	1.185.480	1.208.164	1.208.164	1.658.164	TU
IKK 4.1.2	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Lalu Lintas Jalan	%	-	94,5	95	96	97	98	1.031.887	400.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	TU
IKK 4.1.3	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Lalu Lintas Jalan	%	100	100	100	100	100	100	1.183.515	630.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	TU
IKK 4.1.4	Tingkat Pengawasan Arsip (Skor) Direktorat Lalu Lintas Jalan	NILAI	76,34	64,29	65,1	65,5	66,2	66,5	746.846	600.000	600.000	600.000	600.000	TU
IKK 4.1.5	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan	NILAI	-	82	82,01	82,02	82,03	82,04	23.598.243	12.010.329	17.886.965	17.886.965	17.886.965	TU

Sumber: Tim Renstra Direktorat Lalu Lintas Jalan 2025-2029 (2025)

## LAMPIRAN 2: MATRIKS KERANGKA REGULASI SEKTOR LALU LINTAS JALAN

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
1	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas	Berdasarkan hasil kajian teknis, terkait dengan kriteria wajib andalalin sudah tidak sesuai dengan kondisi lapangan dan mekanisme penerbitan persetujuan perlu disesuaikan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai perizinan berusaha berbasis risiko.	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian Lingkungan Hidup	2025
2	Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.2778/AJ.004/DRJD/2015 tentang Pelaksanaan Tanda Daftar Badan Usaha Pembuat Perlengkapan Jalan dan Tanda Daftar Badan Usaha Penyedia Bahan Perlengkapan Jalan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6252/AJ.003/DRJD/2017.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menyelaraskan dengan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko</li> <li>Peralihan proses penerbitan Tanda Daftar Badan Usaha Perlengkapan Jalan ke layanan online melalui portal Mitra Darat</li> <li>Menilai relevansi atau tidaknya Peraturan dengan kondisi sekarang</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian Investasi dan Hilirisasi (BKPM)	2026
3	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengupdate perkembangan teknologi di bidang perlengkapan jalan</li> <li>Menilai relevansi atau tidaknya Peraturan Menteri</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Dinas Perhubungan Se-Indonesia	2027

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
		<ul style="list-style-type: none"> <li>dan turunannya dengan kondisi sekarang</li> <li>• Penyederhanaan spesifikasi teknis dari perlengkapan jalan</li> </ul>			
4	Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.4304/AJ.402/DRJD/2017 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengupdate perkembangan teknologi di bidang perlengkapan jalan</li> <li>• Menilai relevansi atau tidaknya Peraturan Menteri dan turunannya dengan kondisi sekarang</li> <li>• Penyederhanaan spesifikasi teknis dari perlengkapan jalan</li> <li>• Turunan Peraturan Menteri bidang Perlengkapan Jalan tidak menjadi satu</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Dinas Perhubungan Se-Indonesia	2027
5	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 67 tahun 2018 tentang perubahan atas PM Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan Dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengupdate perkembangan teknologi di bidang perlengkapan jalan</li> <li>• Menilai relevansi atau tidaknya Peraturan Menteri dan turunannya dengan kondisi sekarang</li> <li>• Penyederhanaan spesifikasi teknis dari perlengkapan jalan</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Dinas Perhubungan Se-Indonesia	2028

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
6	Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.106/KP.501/DRJD/2019 tentang Petunjuk Teknis Marka Jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengupdate perkembangan teknologi di bidang perlengkapan jalan</li> <li>• Menilai relevansi atau tidaknya Peraturan dengan kondisi sekarang</li> <li>• Penyederhanaan spesifikasi teknis dari perlengkapan jalan</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Dinas Perhubungan Se-Indonesia	2028
7	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2014 Tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengupdate perkembangan teknologi di bidang perlengkapan jalan</li> <li>• Menilai relevansi atau tidaknya Peraturan Menteri dan turunannya dengan kondisi sekarang</li> <li>• Penyederhanaan spesifikasi teknis dari perlengkapan jalan</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Dinas Perhubungan Se-Indonesia	2029
8	Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.825/KP.005/DJPD/2021 tentang Petunjuk Teknis Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengupdate perkembangan teknologi di bidang perlengkapan jalan</li> <li>• Menilai relevansi atau tidaknya Peraturan dengan kondisi sekarang</li> <li>• Penyederhanaan spesifikasi teknis dari perlengkapan jalan</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Dinas Perhubungan Se-Indonesia	2029

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
9	Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 7198 Tahun 2023 Tentang Pedoman Teknis Alat Penerangan Jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jenis Lampu All in One belum dijelaskan secara detail di dalam Perdirjen</li> <li>Mengupdate perkembangan teknologi di bidang perlengkapan jalan</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Dinas Perhubungan Se-Indonesia	2029
10	Revisi Keputusan Menteri Nomor KM 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum menjadi Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Fasilitas Parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berdasarkan hasil kajian teknis, terkait dengan substansi KM sudah tidak sesuai dengan kondisi lapangan dan perlu pengembangan atau penambahan substansi perparkiran untuk mengakomodir perkembangan zaman.</li> <li>Melaksanakan amanat PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 111, yaitu pengaturan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis fasilitas parkir di dalam dan diluar ruang milik jalan</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM, Kementerian Keuangan, Kementerian Ketenagakerjaan, Kementerian Dalam Negeri, Polri, Pemerintah Daerah	2026
11	Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pengendalian lalu Lintas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melaksanakan amanat PP Nomor 35 Tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah, Pasal 32, yaitu pengaturan lebih lanjut mengenai pengendalian lalu lintas</li> </ul>	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian Keuangan, Kementerian Dalam Negeri, Polri, Pemerintah Daerah, Bank Indonesia	2027

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Menyusun pedoman penyelenggaraan pengendalian lalu lintas bagi pemerintah daerah</li> </ul>			
12	Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Pembatasan Ruang Parkir	Melaksanakan amanat PP Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, Pasal 75, yaitu pengaturan lebih lanjut mengenai tata cara pelaksanaan pembatasan ruang parkir	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Kementerian Dalam Negeri, Polri, Pemerintah Daerah	2027
13	Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Fasilitas Pendukung Lalu Lintas	Menyusun pedoman penyelenggaraan fasilitas pendukung lalu lintas yang akan digunakan secara luas oleh pemerintah pusat dan pemerintah daerah	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Polri, Pemerintah Daerah	2027
14	Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan	Menyusun pedoman dan dasar hukum pelaksanaan pembatasan kendaraan pribadi di Kawasan perkotaan untuk mendukung pelaksanaan BTS ( <i>Buy The Service</i> ) sebagai angkutan massal di kawasan perkotaan prioritas nasional	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Polri, Pemerintah Daerah	2027

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
15	Penyusunan Peraturan Turunan RPM tentang Penyelenggaraan Fasilitas Parkir berupa SK Dirjen tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir	Mengatur substansi perparkiran yang lebih rigid terkait ketentuan syarat teknis perparkiran	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Polri, Pemerintah Daerah	2027
16	Penyusunan Peraturan Turunan RPM tentang Pedoman Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas berupa SK Dirjen tentang Pedoman Penyediaan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor	Mengatur substansi pengendalian lalu lintas pada persimpangan melalui penyediaan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian PU, Polri, Pemerintah Daerah	2027
17	Penyusunan Peraturan Turunan RPM tentang Penyelenggaraan Fasilitas Parkir berupa SK Dirjen tentang Tata Cara Pengenaan Denda Administratif Bidang Perparkiran	Mengatur substansi perparkiran yang lebih rigid terkait ketentuan tata cara pengenaan denda administratif dalam penyelenggaraan parkir di luar ruang milik jalan oleh pelaku usaha	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian Investasi dan Hilirisasi/BKPM, Kementerian Keuangan, Kementerian Dalam Negeri, Polri, Pemerintah Daerah	2027

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

### LAMPIRAN 3: MATRIKS PROYEK STRATEGIS SUB SEKTOR LALU LINTAS JALAN

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran						
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)	
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan MRLI pada jalan nasional														
IKK 2.1	Peningkatan Pelayanan MRLI pada jalan Nasional									19.056.744	52.411.594	170.644.179	219.073.738	260.636.388	721.822.643
IKK 2.1.1	Terlaksananya Peningkatan pelayanan MRLI pada jalan nasional di wilayah perkotaan									1.357.370	6.065.594	93.194.307	114.699.805	98.201.559	313.518.635
1	Pembangunan Fasilitas Pendukung Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan	Tersebar	Unit	0	0	10	11	9	0	22.000.000	28.400.000	29.200.000	79.600.000	79.600.000	
2	Pembangunan ATCS/ITS	Tersebar	Lokasi	0	0	3	2	1	0	25.531.014	36.000.000	18.000.000	79.531.014	79.531.014	
3	Operasional dan Pemeliharaan ATCS/ITS	Tersebar	Paket	1	1	8	9	8	2.683.720	21.469.760	24.153.480	21.469.760	69.776.720	69.776.720	
4	Studi MRLI pembatasan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	700.000	0	0	0	700.000	700.000	
5	Kajian Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	450.000	0	0	0	450.000	450.000	
6	Penyusunan Grand Desain Pengembangan Sistem Transportasi Cerdas Perkotaan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	450.000	0	0	0	450.000	450.000	
7	Kajian Manajemen dan Rekayasa serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas di Kawasan Perkotaan Prioritas	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	10	11	13	0	8.250.000	8.800.000	9.750.000	26.800.000	26.800.000	
8	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Perkotaan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	775.000	785.000	800.000	2.360.000	2.360.000	
9	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	775.000	785.000	800.000	2.360.000	2.360.000	
10	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang Penyelenggaraan Fasilitas Parkir untuk Umum	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	775.000	785.000	800.000	2.360.000	2.360.000	
11	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang Fasilitas Pendukung Lalu Lintas Perkotaan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	775.000	785.000	800.000	2.360.000	2.360.000	
12	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang Penataan Pejalan Kaki dan Kendaraan Tidak Bermotor	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	775.000	785.000	800.000	2.360.000	2.360.000	
13	Penyusunan Perumusan Kebijakan Kompetensi Sumber Daya Manusia di Bidang Lalu Lintas Perkotaan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	775.000	785.000	800.000	2.360.000	2.360.000	
14	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang Sistem Manajemen Transportasi Cerdas Perkotaan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	775.000	785.000	800.000	2.360.000	2.360.000	

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
15	Pengendalian Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Melalui Fasilitas Pendukung Lalu Lintas Perkotaan	Tersebar	laporan	9	0	0	0	0	0	0	0	0	372.435	372.435
16	Monitoring dan Evaluasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Perkotaan	Tersebar	Laporan	0	10	25	28	34	329.860	1.650.000	1.810.984	2.137.954	5.928.798	5.928.798
17	Pemantauan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Perkotaan	Tersebar	Laporan	0	6	22	26	32	254.475	933.075	1.105.000	1.364.000	3.656.550	3.656.550
18	Pemantauan Implementasi Persyaratan Teknis Parkir	Tersebar	Laporan	0	5	21	25	30	194.524	817.001	983.750	1.196.520	3.191.795	3.191.795
19	Monitoring dan Evaluasi Penyelenggaraan Sistem Transportasi Cerdas Perkotaan	Tersebar	Laporan	6	6	19	23	26	242.640	1.320.006	1.424.091	1.546.150	4.777.016	4.777.016
20	Monitoring dan Evaluasi Fasilitas Pendukung Lalu Lintas Perkotaan	Tersebar	Laporan	0	5	24	28	31	210.917	1.252.402	1.558.200	1.824.195	4.845.714	4.845.714
21	Penyusunan Kebijakan Bidang Lalu Lintas Perkotaan	Tersebar	Laporan	1	1	4	5	6	164.850	850.000	965.000	989.100	3.225.312	3.225.312
22	Pembinaan Teknis Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Perkotaan	Tersebar	Laporan	1	0	3	3	3	0	1.200.750	1.351.500	1.585.920	4.622.614	4.622.614
23	Pengembangan Kompetensi SDM Pengelola Parkir	Tersebar	Laporan	0	1	3	3	4	192.386	1.509.300	1.615.800	1.977.360	5.294.846	5.294.846
24	Pengembangan Kompetensi SDM Pengelola APILL Terkoordinasi/ATCS	Tersebar	Laporan	0	1	2	2	3	192.222	986.000	1.037.000	1.560.600	3.775.822	3.775.822
IKK 2.1.2	Terlaksananya Peningkatan pelayanan MRLI pada jalan nasional di wilayah antar kota								11.459.815	43.737.805	62.310.934	89.452.762	151.333.365	358.294.681
1	Pembangunan Pusat Kendali dan Pengawasan Terpadu Transportasi Darat	Jakarta	Paket	0	0	0	0	7	-	-	-	-	70.000.000	70.000.000
2	Pembangunan Arterial Transport Management System (AtMS) Pantura Jawa Barat	Jakarta	Ruas	2	0	0	0	3	2.000.000	-	-	-	39.500.000	41.500.000
3	Pembangunan Arterial Transport Management System (AtMS) Pantura Jawa Timur	Jakarta	Ruas	1	2	5	3	0	2.000.000	16.710.000	44.100.000	46.310.000	-	109.120.000
4	Operasional dan Pemeliharaan AtMS (Arterial transport Management System)	Tersebar	Paket	3	1	3	3	3	5.910.000	24.040.000	8.870.000	8.870.000	8.870.000	56.560.000
5	Penyusunan Kebijakan Perintah, Larangan, Peringatan dan/atau Petunjuk yang Bersifat Umum di Provinsi Jawa Tengah	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	-	320.000	-	-	-	320.000
6	Penyusunan Design Engineering Detail AtMS di Provinsi Bali	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	-	320.000	-	-	-	320.000
7	Penyusunan Design Engineering Detail AtMS di Provinsi Banten	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	-	320.000	-	-	-	320.000
8	Penyusunan Kebijakan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Pada Masa Libur Panjang	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	-	320.000	-	-	-	320.000

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
9	Penyusunan Petunjuk Teknis SDM AtMS	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	-	320.000	-	-	-	320.000
10	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Antar Kota	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	4	6	3	-	-	3.000.000	4.500.000	2.250.000	9.750.000
11	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang teknologi rekayasa lalu lintas	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	3	0	0	-	-	2.250.000	-	-	2.250.000
12	Penyusunan Perumusan Kebijakan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas pada jalan nasional	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	0	33	0	-	-	-	24.750.000	-	24.750.000
13	Survey Inventarisasi dan Penetapan Lokasi Desain Perlengkapan Jalan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	0	0	33	-	-	-	-	24.544.000	24.544.000
14	Laik Fungsi dan Monev Penetapan Aturan Perintah, Larangan, Petunjuk, dan/Peringatan di Jalan Nasional (Tol dan Non Tol)	Tersebar	Laporan	12	8	18	19	20	500.380	309.090	741.800	927.260	1.159.069	3.637.595
15	Pemantauan MRLL di Daerah	Tersebar	Laporan	6	7	21	22	23	237.940	299.760	839.330	1.049.157	1.311.446	3.737.630
16	Monitoring dan Evaluasi Pemanfaatan Teknologi Rekayasa Lintas Antar Kota	Tersebar	Laporan	0	8	17	18	19	-	172.920	691.690	864.610	1.080.763	2.809.983
17	Monitoring Audit dan Inspeksi Keselamatan Jalan	Tersebar	Laporan	6	0	0	0	0	253.120	-	-	-	-	253.102
18	Penyegaran Kompetensi Audit Keselamatan Jalan	Tersebar	Laporan	1	0	0	0	0	288.020	-	-	-	-	288.002
19	Uji Kompetensi Audit Keselamatan Jalan	Tersebar	Laporan	1	0	0	0	0	117.510	-	-	-	-	117.501
20	Rakornis Bidang LLJ	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	152.840	183.210	549.640	659.507	791.480	2.336.747
21	Bimbingan Teknis Bidang Lalu Lintas Antar Kota	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	-	274.501	823.503	988.204	1.185.888	3.272.171
22	Penyusunan Kebijakan Bidang Lalu Lintas Antar Kota	Tersebar	Laporan	0	1	2	3	4	-	148.310	444.904	533.903	640.720	1.767.903
IKK 2.1.3	Peningkatan pelayanan MRLL pada wilayah antar kota event khusus								443.302	385.195	1.248.937	1.561.171	1.951.464	5.590.069
1	Pemantauan Kesiapan Jalur Mudik	Tersebar	Laporan	5	10	23	26	27	226.989	385.195	924.468	1.155.585	1.444.481	4.136.718
2	Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Lalu Lintas Jalan Antar Kota Saat Event Khusus	Tersebar	Laporan	5	0	8	8	8	216.313	0	324.469	405.586	506.983	1.453.351
IKK 2.1.4	Tingkat keberhasilan identifikasi dan mitigasi dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh kegiatan pembangunan pusat bangkitan terhadap jaringan jalan dan simpang eksisting								11.153.716	3.473.000	17.440.000	16.200.000	12.900.000	61.166.716
1	Kajian Penentuan Nilai Trip Rate untuk Kegiatan Pemukiman di Jalan Nasional	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	2	2	0	0	600.000	1.400.000	1.700.000	0	3.700.000

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
2	Kajian Penentuan Nilai Trip Rate untuk Kegiatan Industri dan Pergudangan di Jalan Nasional	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	2	2	0	0	600.000	1.400.000	1.700.000	0	3.700.000
3	Kajian Penentuan Nilai Trip Rate untuk Kegiatan Infrastruktur di Jalan Nasional	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	3	2	0	0	0	2.000.000	1.700.000	0	3.700.000
4	Kajian Penyusunan Perencanaan Teknis Andalalin di Wilayah KSPN	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	2	2	1	0	0	1.600.000	1.600.000	800.000	4.000.000
5	Penyusunan Perumusan Kebijakan terkait Penyelenggaraan Andalalin	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	2	2	2	0	0	1.400.000	1.400.000	1.400.000	4.200.000
6	Penyusunan Perumusan Kebijakan Kompetensi Sumber Daya Manusia Bidang Andalalin	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	2	2	2	0	0	1.400.000	1.400.000	1.400.000	4.200.000
7	Pencetakan Sertifikat Andalalin	Jakarta	Laporan	1	0	1	1	1	100.000	0	200.000	200.000	200.000	700.000
8	Renewal Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015 Pelayanan Andalalin	Jakarta	Laporan	1	1	1	1	1	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.000.000
9	Bimbingan Dan Pelatihan Teknis Pemberian Persetujuan Andalalin Melalui Sistem Si Andalan	Jakarta	Laporan	1	0	1	1	1	680.982	0	600.000	600.000	600.000	2.480.982
10	Sertifikasi Tim Pengawas Andalalin	Jakarta	Laporan	1	1	1	1	1	714.435	400.000	450.000	470.000	500.000	2.534.435
11	Sertifikasi Penyusun Dokumen Andalalin	Jakarta	Laporan	1	1	1	1	1	620.675	250.000	300.000	350.000	400.000	1.920.675
12	Sertifikasi Penilai Andalalin	Jakarta	Laporan	1	1	1	1	1	575.555	400.000	450.000	470.000	500.000	2.395.555
13	Penyegaran Tim Pengawas Andalalin	Jakarta	Laporan	1	0	1	1	1	747.524	0	450.000	470.000	500.000	2.167.524
14	Penyegaran Penyusun Dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas	Jakarta	Laporan	1	0	1	1	1	703.145	0	450.000	470.000	500.000	2.123.145
15	Penyegaran Tim Penilai Andalalin	Jakarta	Laporan	1	0	1	1	1	792.590	0	450.000	470.000	500.000	2.212.590
16	Kunjungan Teknis Evaluasi Dokumen Andalalin	Jakarta	Laporan	15	6	10	16	18	630.080	273.000	500.000	650.000	700.000	2.753.080
17	Pengawasan Persetujuan Hasil Andalalin di Jalan Nasional	Jakarta	Laporan	18	9	15	20	24	752.132	400.000	0	0	0	1.152.132
18	Rakornis Tenaga Ahli Penyusun Analisis Dampak Lalu Lintas	Jakarta	Laporan	1	0	1	0	1	671.360	0	690.000	0	700.000	2.061.360
19	Sosialisasi Kebijakan Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas	Jakarta	Laporan	1	0	1	1	1	665.968	0	700.000	700.000	700.000	2.765.968
20	Bimbingan Teknis Operator SIANDALAN	Jakarta	Laporan	1	0	1	0	1	1.999.270	0	800.000	0	800.000	3.599.270
21	Pencetakan Sertifikasi Penilai, Penyusun dan Pengawas Analisis Dampak Lalu Lintas	Jakarta	Laporan	1	1	1	1	1	200.000	200.000	250.000	250.000	250.000	1.150.000
22	Dukungan teknis Operasional Pelayanan Andalalin	Jakarta	Laporan	1	0	1	0	1	500.000	0	550.000	0	550.000	1.600.000

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
23	Implementasi dan Penerapan ANDALALIN	Jakarta	Laporan	1	0	1	1	1	600.000	0	500.000	500.000	500.000	2.100.000
24	Harmonisasi Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penyelenggaraan Andalalin	Jakarta	Laporan	0	1	0	0	0	0	150.000	0	0	0	150.000
<b>SK 3.1</b>	<b>Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang</b>													
<b>IKK 3.1</b>	<b>Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang</b>								<b>10.355.074</b>	<b>25.152.716</b>	<b>27.629.644</b>	<b>25.677.574</b>	<b>27.427.064</b>	<b>116.242.072</b>
<b>IKK 3.1.1</b>	<b>Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang melalui kegiatan Pengendalian</b>								<b>1.669.181</b>	<b>557.276</b>	<b>1.773.192</b>	<b>2.208.694</b>	<b>2.756.535</b>	<b>8.964.878</b>
1	Penyusunan Kajian Pengembangan Sistem Informasi Pengendalian & Pengawasan Operasional Angkutan Jalan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	0	0	0	0	0	0	0	824.250	824.250
2	Penyusunan Kajian Pedoman Pelaksanaan Pengawasan Operasional Angkutan Umum Antar Kota	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	0	0	1	0	0	0	800.000	0	800.000
3	Pengawasan Pengamatan Penelitian Dan Pemeriksaan Bidang LLAJ	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	40.656	40.656	42.689	44.823	47.064	215.888
4	Pengawasan Dan Penindakan Pelanggaran Angkutan Orang	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	358.535	100.000	376.462	395.285	415.049	1.645.331
5	Bimbingan Teknis Penindakan Pelanggaran Administratif Di Bidang Perhubungan Darat	Tersebar	Laporan	1	0	1	1	1	461.915	0	485.011	509.262	534.724	1.990.912
6	Bimbingan Teknis Pengaturan Lalu Lintas Bagi Petugas Operasional	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	416.620	416.620	437.451	459.324	482.290	2.212.305
7	Workshop Optimalisasi P21 Bidang Perhubungan Darat	Tersebar	Laporan	1	0	1	0	1	391.455	0	431.579	0	453.158	1.276.192
<b>IKK 3.1.2</b>	<b>Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Barang melalui kegiatan pengendalian</b>								<b>6.830.159</b>	<b>7.122.241</b>	<b>8.263.353</b>	<b>5.298.079</b>	<b>6.066.334</b>	<b>33.580.166</b>
1	Perumusan Pedoman Pengendalian dan Pengawasan Kepatuhan, serta Penegakan Hukum atas Pelanggaran Dimensi dan Muatan Angkutan Barang Berbasis Digital	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	0	0	0	0	785.000	0	0	785.000
2	Studi pengawasan PPNS bidang perhubungan darat	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	0	1	0	0	0	0	800.000	0	800.000
3	Penyusunan Kajian Pedoman Pelaksanaan Pengawasan Operasional Angkutan Umum Perkotaan, antar kota, angkutan jalan perintis dan angkutan barang perintis	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	0	0	1	0	0	0	0	785.000	785.000
4	Pengawasan dan Penindakan Pelanggaran Penegakan Hukum Bidang Perhubungan Darat (Metode Proses Cepat dan Pemberkasian Biasa)	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	1.985.353	268.000	281.400	295.470	310.244	3.140.467

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
5	Monitoring dan Pengawasan Pengujian Kendaraan Bermotor	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	588.695	618.130	649.037	681.488	715.562	3.252.912
6	Klarifikasi dan Gelar Perkara Pelanggaran Bidang LLAJ	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	358.605	358.605	376.535	395.362	415.130	1.904.237
7	Bimbingan Teknis Penegakan Hukum Dengan Peralatan Penunjang Elektronik	Tersebar	Laporan	1	1	1	0	0	580.026	580.026	609.027	0	0	1.769.079
8	Peningkatan Kemampuan Pengawasan Dan Penegakan Hukum Di Wilayah Satuan Pelayanan UPPKB	Tersebar	Laporan	1	1	1	0	1	482.325	482.325	506.441	0	558.352	2.029.443
9	Peningkatan Kemampuan dan Sinergitas Penyidik Pegawai Negeri Sipil Bidang Perhubungan Darat (Jambore Nasional)	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	774.345	774.345	813.062	853.715	896.401	4.111.869
10	Peningkatan Kemampuan Penyidikan PPNS Bidang LLAJ	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	518.715	518.715	544.651	571.883	600.478	2.754.442
11	Rapat Kerja Teknis Penyidik Pegawai Negeri Sipil Bidang Perhubungan Darat ( Rakernis PPNS)	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	480.240	480.240	504.252	529.465	555.938	2.550.134
12	Peningkatan Kemampuan Penegakan Hukum PPNS Bidang LLAJ	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	497.020	497.020	521.871	547.965	575.363	2.639.238
13	Penegakan Hukum Produksi Kendaraan Bermotor Pada Perusahaan Karoseri	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	564.835	564.835	593.077	622.731	653.867	2.999.345
14	Piloting pengawasan dan penegakan hukum kendaraan lebih dimensi dan lebih muatan secara elektronik di UPPKB	Tersebar	Laporan	0	1	1	0	0	0	1.650.000	1.732.500	0	0	3.382.500
15	Pengawasan Keselamatan Angkutan Jalan Secara Serentak mendukung Zero ODOL	Tersebar	Laporan	0	1	1	0	0	0	330.000	346.500	0	0	676.500
IKK 3.1.3	Penyelesaian Kendala Operasional pada UPPKB & Terminal								1.855.734	17.473.199	17.593.099	18.170.802	18.604.195	67.682.154
1	Sarana Penunjang Posko Lapangan (Sewa Tenda dan Sewa Lainnya) Pada Hari Raya Keagamaan dan Libur Nasional (Long Weekend)	Jakarta	Unit	1	1	1	1	1	842.725	1.200.000	1.260.000	1.323.000	1.389.150	6.014.875
2	Penanganan Bencana Alam, Gangguan dan Kecelakaan Lalu Lintas	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	556.195	556.195	572.881	584.005	2.269.276
3	Pendampingan Pengamanan Keselamatan Kunjungan Kerja Pimpinan	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	858.825	858.825	884.590	901.766	3.504.006
4	Monitoring dan Pengawasan Posko Lapangan Hari Raya Keagamaan dan Libur Nasional (Long Weekend)	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	681.775	681.775	702.228	715.864	2.781.642
5	Monitoring dan Pengawasan Penyelenggaraan Posko Statis dan Dinamis Angkutan Lebaran	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	1.845.625	1.845.625	1.900.994	1.937.906	7.530.150
6	Monitoring dan Pengawasan Penyelenggaraan Posko Statis dan Dinamis Angkutan Nataru	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	1.356.225	1.356.225	1.396.912	1.424.036	5.533.398

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
7	Sarana Penunjang Posko Lapangan Penyelenggaraan Angkutan Lebaran	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	3.550.325	3.550.325	3.656.835	3.727.841	14.485.326
8	Sarana Penunjang Posko Lapangan Penyelenggaraan Angkutan Nataru	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	2.650.325	2.650.325	2.729.835	2.782.841	10.813.326
9	Bimbingan Teknis Pengawas Satuan Pelayanan UPPKB dan Terminal	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	412.650	412.650	425.030	433.283	1.683.613
10	Bimbingan Teknis Operasional Satuan Pelayanan UPPKB dan Terminal	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	437.095	437.095	450.208	458.950	1.783.348
11	Bimbingan Teknis Safety Defensive Driving and Road Leader	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	459.060	459.060	472.832	482.013	1.872.965
12	Bimbingan Teknis Workshop Penguatan Koordinasi Operasional Penanganan Perkara LLAJ Menuju P21	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	580.505	580.505	597.920	609.530	2.368.460
13	Monitoring dan Evaluasi Kinerja Operasional Terminal dan UPPKB	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	730.070	730.070	751.972	766.574	2.978.686
14	Pengadaan Bantuan Peralatan Penunjang Pengendalian Operasional LLAJ	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	200.000	210.000	220.500	231.525	862.025
15	Pemeliharaan Berkala Kendaraan Operasional	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	576.142	576.142	604.949	635.197	666.956	3.059.386
16	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Alat Komunikasi	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	421.867	421.867	442.960	465.108	488.364	2.240.166
17	Sewa Parkir Kendaraan Dinas Operasional	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	75.000
18	Operasi Pekan Inspeksi Keselamatan Nasional	Tersebar	Laporan	0	1	1	1	1	0	941.515	941.515	969.760	988.591	3.841.381
<b>SK 3.3</b>	<b>Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan</b>													
<b>IKK 3.3</b>	Penurunan Jumlah titik konflik lalu lintas jalan								<b>55.417.497</b>	<b>30.344.160</b>	<b>16.850.000</b>	<b>14.350.000</b>	<b>17.850.000</b>	<b>134.811.657</b>
<b>IKK 3.3.1</b>	Penurunan Jumlah titik konflik kemacetan lalu lintas jalan								<b>53.934.597</b>	<b>28.894.160</b>	<b>11.150.000</b>	<b>8.650.000</b>	<b>12.150.000</b>	<b>114.778.757</b>
1	Pengadaan Alat Uji Perlengkapan Jalan	Jakarta	Unit	106	33	33	0	33	20.233.851	2.484.160	2.500.000	0	3.500.000	28.718.011
2	Pemeliharaan/ Kalibrasi Alat Uji Perlengkapan Jalan	Jakarta	Unit	0	0	37	37	37	0	0	2.000.000	2.000.000	2.000.000	6.000.000
3	Pemeliharaan Perlengkapan jalan Nasional	Tersebar	Unit	305	993	47	47	47	33.000.000	25.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	61.000.000
4	Kajian Teknis Evaluasi Peraturan Bidang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	1	0	0	0	0	750.000	0	0	0	750.000
5	Penyusunan Perumusan Kebijakan Pembangunan Fasilitas Perlengkapan Jalan pada Jalan Nasional dan Jalan Strategis Nasional	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	0	750.000	750.000	750.000	2.250.000
6	Penyusunan Perumusan Kebijakan terkait Spesifikasi Teknis Perlengkapan Jalan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	0	750.000	750.000	750.000	2.250.000

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
7	Penyusunan Perumusan Kebijakan Kompetensi Sumber Daya Manusia Bidang Perlengkapan Jalan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	0	750.000	750.000	750.000	2.250.000
8	Penyusunan Perumusan Kebijakan terkait Pemanfaatan Teknologi, Pengolahan Data dan Informasi Teknis Perlengkapan Jalan	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	1	1	1	0	0	750.000	750.000	750.000	2.250.000
9	Pemantauan, Evaluasi, Analisis dan Pelaporan Spesifikasi Teknis Pembangunan Fasilitas Perlengkapan Jalan pada Jalan Nasional dan Jalan Strategis Nasional	Jakarta	Laporan	1	10	33	33	33	131.402	200.000	750.000	750.000	750.000	2.581.402
10	Pemantauan, Evaluasi, Analisis dan Pelaporan Pemanfaatan Teknologi, Pengolahan Data Informasi Teknis Perlengkapan Jalan	Jakarta	Laporan	1	10	33	33	33	149.397	250.000	750.000	750.000	750.000	2.649.397
11	Bimbingan Teknis dan Supervisi bidang Pembangunan Fasilitas Perlengkapan Jalan dan Spesifikasi Teknis Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	419.947	210.000	550.000	550.000	550.000	2.279.947
12	Bimbingan Teknis dan Supervisi Pelaksanaan Kompetensi Sumber Daya Manusia Bidang Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	0	0	1	1	1	0	0	300.000	300.000	300.000	900.000
13	Bimbingan Teknis dan Supervisi Pemanfaatan Teknologi serta Pengolahan Data Informasi Teknis Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	0	0	1	1	1	0	0	300.000	300.000	300.000	900.000
IKK 3.3.2	Pemenuhan Kualitas Badan Usaha Perlengkapan jalan sesuai Ketentuan								1.482.900	1.450.000	5.700.000	5.700.000	5.700.000	20.032.900
1	Penyusunan Perumusan Kebijakan di Bidang Usaha Perlengkapan Jalan	Jakarta	Laporan	0	0	1	1	1	0	0	750.000	750.000	750.000	2.250.000
2	Penyusunan Perumusan Kebijakan terkait Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan	Jakarta	Laporan	0	0	1	1	1	0	0	750.000	750.000	750.000	2.250.000
3	Penyusunan Perumusan Kebijakan terkait Pemanfaatan Teknologi, Pengolahan Data dan Informasi Badan Usaha Perlengkapan Jalan	Jakarta	Laporan	0	0	1	1	1	0	0	750.000	750.000	750.000	2.250.000
4	Pemeriksaan dan Verifikasi Teknis (Workshop) bidang Usaha Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	2	2	2	250.000	250.000	750.000	750.000	750.000	2.750.000
5	Pemantauan, Analisis, Evaluasi dan Pelaporan bidang Usaha Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	250.000	250.000	750.000	750.000	750.000	2.750.000
6	Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan pelaksanaan Bantuan Teknis Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	250.000	250.000	750.000	750.000	750.000	2.750.000

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
7	Pemantauan, Evaluasi, Analisis dan Pelaporan Pemanfaatan Teknologi, Pengolahan Data Informasi Badan Usaha Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	149.000	200.000	400.000	400.000	400.000	1.549.000
8	Bimbingan Teknis dan Supervisi bidang Usaha Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	333.900	300.000	400.000	400.000	400.000	1.833.900
9	Bimbingan Teknis dan Supervisi Pemanfaatan Teknologi serta Pengolahan Data Informasi Badan Usaha Perlengkapan Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	333.900	300.000	400.000	400.000	400.000	1.833.900
SK 4.1	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Direktorat Lalu Lintas Jalan													
IKK 4.1	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Direktorat Lalu Lintas Jalan								27.811.097	14.825.809	21.695.129	21.695.129	22.145.129	108.172.293
IKK 4.1.1	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Lalu Lintas Jalan								1.250.606	1.185.480	1.208.164	1.208.164	1.658.164	6.510.578
1	Penyusunan Dokumen Rencana Strategis Direktorat Lalu Lintas Jalan 2030-2034	Jakarta	Rekomendasi Kebijakan	0	0	0	0	1	1.250.606	1.185.480	1.208.164	1.208.164	1.658.164	6.510.578
2	Pendampingan Kunjungan Kerja Komisi V DPR	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	0	0	0	0	450.000	450.000
3	Penyusunan Kebijakan Bidang Lalu Lintas Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	343.692	275.616	300.000	300.000	300.000	1.519.308
4	Penyusunan LAKIP, LAPTAH, PK, RKT, SPIP dan Dokumen RB	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	708.164	708.164	708.164	708.164	708.164	3.540.820
IKK 4.1.2	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Lalu Lintas Jalan								1.031.887	400.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	4.431.887
1	Pembahasan Penyusunan RKAKL kementerian Perhubungan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	404.315	120.000	300.000	300.000	300.000	1.424.315
2	Monitoring dan Inventarisasi BMN Perlengkapan Jalan dan Pendukung Lainnya	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	627.572	280.000	700.000	700.000	700.000	3.007.572
IKK 4.1.3	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Lalu Lintas Jalan								1.183.515	630.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	4.813.515
1	Koordinasi Kelembagaan Dalam Negeri	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	1.183.515	630.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	4.813.515
IKK 4.1.4	Tingkat Pengawasan Arsip (Skor) Direktorat Lalu Lintas Jalan								746.846	600.000	600.000	600.000	600.000	3.146.846
1	Pengadaan Perangkat Pengolah Data dan Informasi	Jakarta	Unit	11	11	11	11	11	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.000.000
2	Pengembangan fasilitas dan Peningkatan Layanan	Jakarta	Laporan	1	1	1	1	1	546.846	200.000	200.000	200.000	200.000	1.346.846
3	Penyusunan Arsip Inaktif Direktorat Lalu Lintas Jalan	Jakarta	Laporan	1	1	1	1	1	0	200.000	200.000	200.000	200.000	800.000

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume					Anggaran					
				2025	2026	2027	2028	2029	2025 (dalam Ribu)	2026 (dalam Ribu)	2027 (dalam Ribu)	2028 (dalam Ribu)	2029 (dalam Ribu)	Total (dalam Ribu)
IKK 4.1.5	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan								23.598.243	12.010.329	17.886.965	17.886.965	17.886.965	89.269.467
1	Penunjang Posko Pusat Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru	Jakarta	Unit	4	4	4	4	4	5.616.630	2.750.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	18.866.630
2	Penyelenggaraan Posko Angkutan Lebaran	Jakarta	Unit	1	1	1	1	1	3.648.543	1.143.740	3.676.673	3.676.673	3.676.673	15.822.302
3	Penyelenggaraan Posko Angkutan Natal dan Tahun Baru	Jakarta	Unit	1	1	1	1	1	5.776.526	1.143.740	3.676.673	3.676.673	3.676.673	17.950.285
4	Rapat Koordinasi Lintas Sektoral Dukungan Kegiatan Keagamaan dan Libur Nasional	Tersebar	Unit	1	1	1	1	1	1.121.950	1.061.180	1.121.950	1.121.950	1.121.950	5.548.980
5	Penyegaran dan Peningkatan Produktivitas Kinerja Direktorat Lalu Lintas Jalan	Tersebar	Laporan	1	1	1	1	1	348.650	500.000	500.000	500.000	500.000	2.348.650
6	Belanja Honor Pengelola Satuan Kerja	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	259.752	407.000	407.000	407.000	407.000	1.887.752
7	Pengiriman Surat Dinas Pos	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000	3.000.000
8	Belanja Bahan	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	843.871	843.871	843.871	843.871	843.871	4.219.355
9	Belanja Honor Output Kegiatan	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	280.121	280.121	280.121	280.121	280.121	1.400.605
10	Belanja Barang Non Operasional Lainnya	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	847.360	647.400	647.400	647.400	647.400	3.436.960
11	Belanja Sewa	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	576.528	576.528	576.528	576.528	576.528	2.882.640
12	Belanja Langganan Daya dan Jasa	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	101.400	101.400	101.400	101.400	101.400	507.000
13	Belanja Pemeliharaan	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	131.567	300.000	300.000	300.000	300.000	1.331.567
14	Belanja Paket Meeting Dalam Kota	Jakarta	Layanan	1	1	1	1	1	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.000.000
15	Belanja Keperluan Perkantoran	Jakarta	Laporan	1	1	1	1	1	3.245.345	1.455.349	1.455.349	1.455.349	1.455.349	9.066.741

**LAMPIRAN 4 : RUMUS PERHITUNGAN SASARAN KINERJA DAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029**

SK	IKK	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	BASELINE
SK 2.1 Meningkatnya Pelayanan MRLI Pada Jalan Nasional	IKK 2.1 Peningkatan Pelayanan MRLI Pada Jalan Nasional	IKK 2.1.1 Peningkatan Pelayanan MRLI Pada Jalan Nasional di Wilayah Perkotaan	%	IKK 2.1.1 = $\frac{\text{Panjang Ruas Jalan yang Mendapat Penanganan MRLI di Wilayah Perkotaan Sesuai Rekomendasi Teknis}}{\text{Panjang Ruas Jalan yang Mendapat Penanganan MRLI di Wilayah Perkotaan}}$
		IKK 2.1.2 Peningkatan Pelayanan MRLI Pada Jalan Nasional di Wilayah Antar Kota	%	IKK 2.1.2 = $\frac{\text{Panjang Koridor Utama yang Mendapatkan Penanganan MRLI Antar Kota Sesuai Pedoman}}{\text{Panjang Koridor Utama yang Mendapatkan Penanganan MRLI Antar Kota Sesuai Rekomendasi Teknis}}$
		IKK 2.1.3 Peningkatan Pelayanan MRLI pada Wilayah Antar Kota Event Khusus	%	IKK 2.1.3 = $\frac{\text{Panjang Koridor Utama yang Mendapatkan Penanganan MRLI Event Khusus Sesuai Pedoman Teknis}}{\text{Panjang Koridor Utama yang Mendapatkan Penanganan MRLI Event Khusus Sesuai Rekomendasi Teknis}}$
		IKK 2.1.4 Tingkat keberhasilan identifikasi dan mitigasi dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh kegiatan pembangunan pusat bangkitan terhadap jaringan jalan dan simpang eksisting	%	IKK 2.1.4 = $\frac{\left(\frac{\text{Jumlah SDM Penyusun, Penilai dan Pengawas Andalalin sesuai Prosedur}}{\text{Jumlah SDM Penyusun, Penilai dan Pengawas Andalalin yang dinilai}}\right) + \left(\frac{\text{Jumlah Persetujuan Teknis Analisis Dampak Lalu Lintas pada Pusat Kegiatan Baru yang diterbitkan}}{\text{Jumlah permohonan persetujuan teknis Analisis Dampak Lalu Lintas pada Pusat Kegiatan Baru yang mem}}}{3}$
SK 3.1 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.1 Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.1.1 Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Penumpang melalui kegiatan Pengendalian	%	IKK 3.1.1 = $\frac{\text{Jumlah kendaraan yang dilakukan pengawasan sesuai pedoman}}{\text{Jumlah kendaraan yang dilakukan pengawasan}}$
		IKK 3.1.2	%	IKK 3.1.2 = $\frac{\text{Jumlah kendaraan yang dilakukan pengawasan sesuai pedoman}}{\text{Jumlah kendaraan yang dilakukan pengawasan}}$

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

SK	IKK	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	BASELINE
		Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Barang melalui kegiatan pengendalian		
		IKK 3.1.3 Penyelesaian Kendala Operasional pada UPPKB & Terminal	%	IKK 3.1.3 = Rata-rata Jumlah Pemeriksaan UPPKB dan Terminal
SK 3.3 Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3 Penurunan Jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3.1 Penurunan Jumlah Titik Konflik Kemacetan Lalu Lintas Jalan melalui Keberfungsian Perlengkapan Jalan	%	IKK 3.3.1 = $\frac{\text{Jumlah Unit atau Panjang Perlengkapan Jalan sesuai dengan Spesifikasi Teknis}}{\text{Jumlah Unit atau Panjang Perlengkapan Jalan Sesuai Kebutuhan}}$
		IKK 3.3.2 Pemenuhan Kualitas Badan Usaha Perlengkapan jalan sesuai Ketentuan	%	IKK 3.3.2 = $\frac{\text{Jumlah Pemenuhan Kualitas Badan Usaha Perlengkapan Jalan sesuai Ketentuan}}{\text{Jumlah Pemenuhan Kualitas Badan Usaha Perlengkapan Jalan}}$
SK 4.1 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Direktorat Lalu Lintas Jalan	IKK 4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Direktorat Lalu Lintas Jalan	IKK 4.1.1 Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Lalu Lintas Jalan	Nilai	IKK 4.1.1 = Nilai Mandiri Eselon II
		IKK 4.1.2 Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Lalu Lintas Jalan	%	IKK 4.1.2 = Nilai IKPA Direktorat Teknis
		IKK 4.1.3 Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Lalu Lintas Jalan	%	IKK 4.1.3 = Persentase Capaian Tindak Lanjut Penyelesaian Temuan BPK
		IKK 4.1.4	Nilai	IKK 4.1.4 = ASKI (Audit Sistem Kearsipan Internal)

## RENSTRA DIREKTORAT LALU LINTAS JALAN 2025-2029

SK	IKK	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	BASELINE
		Tingkat Pengawasan Arsip (Skor) Direktorat Lalu Lintas Jalan		
		IKK 4.1.5 Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan	Nilai	IKK 4.1.5 = Nilai Mandiri Eselon II