

RENSTRA 2020-2024

DIREKTORAT
SARANA
TRANSPORTASI
JALAN



KATA PENGANTAR

Sesuai pasal 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Jalan 2020-2024 merupakan dokumen perencanaan untuk Unit Kerja Eselon I Direktorat Sarana Transportasi Jalan untuk periode 5 (lima) tahun (yakni Tahun 2020-2024). Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan bidang perhubungan darat yang menjadi tugas dan fungsi Direktorat Sarana Jalan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Proses penyusunan maupun sistematika dokumen Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 berpedoman pada Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga 2020-2024.

Adapun muatan dari dokumen Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan mandat-mandat pembangunan di bidang transportasi darat dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024, serta regulasi dan dokumen perencanaan terkait. Selain itu, muatan kebijakan dan rencana aksi dalam Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini diharapkan dalam menyelesaikan sejumlah isu strategis dan sekaligus menjawab perkembangan lingkungan strategis di bidang transportasi darat khususnya di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan, sehingga diharapkan dapat membawa level kinerja penyelenggaraan transportasi darat yang lebih baik di masa datang.

Dengan ditetapkannya Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini, maka seluruh dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) serta Rencana Kerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L) di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan untuk perioda 2020-2024 diwajibkan untuk mengacu pada dokumen ini.

Dengan mengartikulasikan dan menterjemahkan muatan kebijakan di dalam dokumen Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini, jajaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan diharapkan dapat ikut serta mensukseskan agenda pembangunan nasional 2020-2024 dalam menciptakan transportasi darat yang berkeselamatan, handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam mendukung perwujudan Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur.

Jakarta, 4 Januari 2021

DIREKTUR SARANA TRANSPORTASI JALAN



Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD, MM, IPM
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19670608 199003 1 005

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR LAMPIRAN.....	vi
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Kondisi Umum	1
1.1.1 Tugas Pokok Dan Fungsi	2
1.1.2 Capaian Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015- 2019.....	3
BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN.....	9
2.1 Visi dan Misi, Arah Kebijakan Presiden Republik Indonesia dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024	9
2.2 Visi dan Misi Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024	10
2.3 Tujuan dan Sasaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024	11
2.3.1 Tujuan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024	13
2.3.2 Sasaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024.....	14
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI,.....	15
DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	15
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024	15
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024.....	16
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024	21
3.3.1 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional.....	21
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran	22
3.4 Kerangka Regulasi Bidang Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024	24
3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Sarana Transportasi Jalan.....	24
3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat.....	25
3.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 .	29
3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Sarana Transportasi Jalan	29
3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Sarana Transportasi Jalan	29
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....	31
4.1 Target Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024	31
4.1.1 Target Pencapaian Sasaran Program	31
4.1.2 Target Pelaksanaan Kegiatan	32
4.2 Kerangka Pendanaan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024.	34
4.2.1 Kebutuhan Pendanaan.....	34

4.2.2 Skema Pendanaan.....	34
BAB 5 PENUTUP	35
5.1 Kesimpulan	35
5.2 Arahkan Pimpinan	35
5.3 Mekanisme Evaluasi.....	36

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Capaian Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2019	4
Tabel 1.2	Capaian kinerja kegiatan pada Perjanjian Kinerja tahun 2019 Terhadap Target Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan tahun 2015-2019.....	5
Tabel 1.3	Pencapaian Pembangunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2015-2019	3
Tabel 3.1	Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024	17
Tabel 3.2	Arah Kebijakan Direktorat Sarana Transportasi Jalan untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024	21
Tabel 3.3	Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024	23
Tabel 3.4	Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024.....	27
Tabel 3.5	Daftar BP2TD dan BPTD	32
Tabel 4.1	Target Indikator Kinerja Program Infrastruktur Konektivitas	31
Tabel 4.2	Target Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024.....	32
Tabel 4.3	Target Proyek Strategis/Keluaran (Output) RENSTRA Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024.....	33
Tabel 4.4	Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas di Lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024	34

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	7
Gambar 1.2	Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.....	8
Gambar 2.1	Visi Presiden RI dan 7 (Tujuh) Agenda Pembangunan Nasional.....	9
Gambar 2.2	Program dan Kegiatan Prioritas RPJMN 2020-2024	10
Gambar 2.3	Cascading Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	13
Gambar 3.1	9 (sembilan) <i>Major Project</i> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam RPJMN Tahun 2020-2024.....	16
Gambar 3.2	Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan.....	16
Gambar 3.3	Arah Kebijakan dan Sasaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan	22
Gambar 3.4	Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan (PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan).....	29
Gambar 4.1	Skema Pendanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	39

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I Matriks Kerangka Kinerja dan Pendanaan Direktorat Sarana Transpoprtasi Jalan Tahun 2020-2024**
- Lampiran II Matriks Proyek Prioritas Sub Sektor Bidang Sarana Transportsi Jalan Tahun 2020-2024**

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

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

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 disusun sesuai amanah Inpres 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah yang menginstruksikan kepada setiap instansi pemerintah sampai tingkat eselon II telah mempunyai Perencanaan Strategis dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2014 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, yang mengamanatkan bahwa setiap Kementerian/ Lembaga diwajibkan menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) yang selanjutnya disebut Rencana Strategis Kementerian/ Lembaga (Renstra K/L), yang merupakan dokumen perencanaan kementerian/ lembaga untuk periode 5 tahun. Rencana Strategis memuat sasaran, arah kebijakan, strategi, program dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi kementerian/ lembaga yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional dan bersifat indikatif.

Periode perencanaan jangka menengah tahun 2020-2024 saat ini masuk dalam tahapan ke-4 dari rangkaian perencanaan jangka panjang 2005-2025. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan disusun dengan memperhatikan amanat Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024 dan menjadi rujukan dalam penyusunan rencana pembangunan jangka menengah setiap unit kerja Eselon I serta menjadi acuan dalam penyusunan rencana kerja tahunan bidang transportasi.

Dalam penyusunan Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 mengacu dan berpedoman pada peraturan perundangan antara lain :

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
3. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024;
4. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) 2020-2024;

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

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

Dalam rangka implementasi kebijakan untuk penegakan aspek keselamatan ini, Kementerian Perhubungan berpedoman pada Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK). Rencana Umum Keselamatan Transportasi Jalan ini merupakan bagian dari road map peningkatan keselamatan transportasi khususnya menyangkut transportasi jalan. Target yang diusulkan untuk dicanangkan dalam program keselamatan transportasi jalan ini adalah : *“Menurunkan jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas sebesar 65 % sampai dengan tahun 2025”*. Untuk pencapaian target ini koordinasi antar instansi terkait merupakan salah satu hal fundamental yang harus menjadi prioritas utama agar program dapat berjalan secara optimal.

Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, baik program yang ditangani langsung oleh Kementerian melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam hal ini Direktorat Sarana Transportasi Jalan maupun program pembangunan yang dilakukan melalui pelibatan masyarakat, maupun Pemerintah Provinsi/Kabupaten/Kota.

1.1.1 Tugas Pokok Dan Fungsi

Berdasarkan Berdasar PM No 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan penjelasan kedudukan, tugas dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah sebagai berikut :

- a. Kedudukan Direktorat Sarana Transportasi Jalan
Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah salah satu unsur pelaksana sebagian tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- b. Tugas Direktorat Sarana Transportasi Jalan
Berdasar PM No 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan bahwa Direktorat Sarana Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan.
- c. Fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan
Fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan berdasarkan PM No. 122 tahun 2018, pasal 218 adalah :
 - a) penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan;

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

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

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

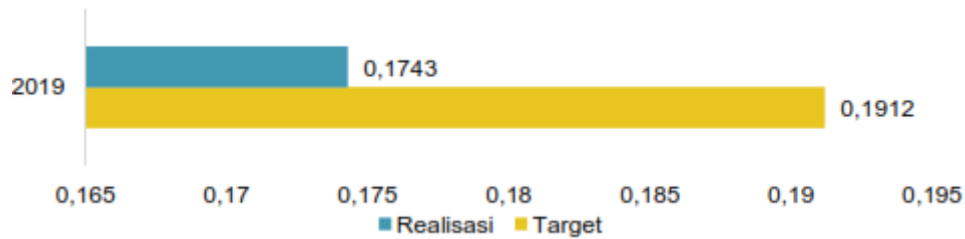
1.1.2 Capaian Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015- 2019

Sasaran Program Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2015-2019 dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi RPJMN 2015-2019 dengan memperhatikan visi dan misi Kementerian Perhubungan, serta permasalahan dan capaian pembangunan 2010-2014. Direktorat Sarana Transportasi Jalan terbentuk pada tahun 2019 sehingga Sasaran Program Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah mendukung Sasaran Strategis “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat “ dan diukur melalui Indikator Kinerja Program (Rasio kejadian kecelakaan AKAP). Adapun capaian Indikator Kinerja Program yang menjadi wewenang Direktorat Sarana Transportasi Jalan tahun 2019 sebagai berikut:

Rasio kejadian kecelakaan AKAP dapat diukur dari perbandingan kejadian kecelakaan AKAP terhadap Jumlah Angkutan Umum (AKAP dan Pariwisata) yang diawasi. Jumlah Angkutan Umum (AKAP dan Pariwisata) yang diawasi dapat dilihat dari Jumlah Kartu Pengawas Angkutan Umum (AKAP dan Pariwisata). Sumber data yang didapat ialah melalui Subdirektorat Uji Berkala Kendaraan Bermotor (Direktorat Sarana Transportasi Jalan), Direktorat Lalu Lintas Jalan, Direktorat Sarana Transportasi Jalan dan Korps Lalu Lintas Kepolisian RI.

Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan AKAP tahun 2019 sebesar 0,1743. Jika dibandingkan dengan target PK 2019 sebesar 0,1912 maka capaian kinerja

mencapai 109,70%. Pencapaian ini digambarkan pada Gambar 1.1. Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan AKAP.



Gambar 1.1 Grafik Capaian IKP Rasio Kejadian Kecelakaan AKAP

Keberhasilan indikator Persentase Rasio kejadian kecelakaan AKAP antara lain dengan dilaksanakannya rampcheck angkutan umum (AKAP), serta pelaksanaan monitoring dan pembinaan system manajemen keselamatan pada perusahaan angkutan umum, serta didukung oleh peningkatan mutu dengan tetap menerapkan standar pelayanan minimal sesuai ketentuan sehingga dapat menurunkan tingkat kejadian kecelakaan pada AKAP.

Kegiatan yang sudah dilakukan untuk mendukung tercapainya indikator diatas, untuk AKAP antara lain:

1. Monitoring Batas Kecepatan dan Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum;
2. Pengadaan Form Rampcheck;
3. Pengadaan Stiker Rampcheck;
4. Bimbingan Teknis Pembinaan Bagi Angkutan Umum;
5. Peningkatan Kapasitas Manajemen Keselamatan Transportasi Darat;

Capaian kinerja kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan pada Tahun 2019 adalah sebagai tabel 1.1 berikut

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	TW.I			TW.II			TW.III			TW.IV			TARGET PK	CAPAIAN	CAPAIAN (%)
			TARGET	CAPAIAN	CAPAIAN (%)	TARGET	CAPAIAN	CAPAIAN (%)	TARGET	CAPAIAN	CAPAIAN (%)	TARGET	CAPAIAN	CAPAIAN (%)			
(1)	(2)	(3)	(4)			(6)			(7)			(8)			(9)		
1. MENINGKATNYA KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI DARAT																	
1.	JUMLAH MONITORING DAN EVALUASI BIDANG SARANA DAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN	Kegiatan	0	0	0	2	0	0	4	0	0	11	11	100	11	11	100
2.	JUMLAH PERUSAHAAN YANG MENERAPKAN SMK PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM	Perusahaan	0	0	0	3	12	400	3	12	400	3	12	400	9	12	133,33
3.	JUMLAH KAMPANYE DAN SOSIALISASI BIDANG SARANA DAN KESELAMATAN	Kegiatan	0	0	0	2	1	50	4	0	0	15	15	100	15	15	100
4.	JUMLAH DOKUMEN KAJIAN DAN PEDOMAN TEKNIS BIDANG SARANA DAN KESELAMATAN	Dokumen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11	100	11	11	100
5.	JUMLAH DRAF REGULASI DI BIDANG SARANA DAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN	Draf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	133,33	3	4	133,33
6.	JUMLAH DUKUNGAN BIDANG SARANA TRANSPORTASI JALAN	Kegiatan	0	0	0	0	0	0	8	0	0	34	34	100	34	34	100
2. TERSEDIAANYA SDM TRANSPORTASI DARAT YANG KOMPETEN DAN PROFESIONAL																	
7.	PERSENTASE PENINGKATAN JUMLAH SERTIFIKASI PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR	Persentase	0	21,02	0	0	41,18	0	0	78,76	0	42	117	278,57	42	117	278,57
8.	JUMLAH ORANG YANG MENGIKUTI BIMBINGAN TEKNIS, PENINGKATAN KAPASITAS SDM, DIKLAT DI	Orang	0	300	0	0	470	0	450	0	0	500	1.135	227	950	1.135	119,47

Tabel 1.1 Capaian Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2019

Sedangkan perbandingan capaian kinerja kegiatan pada Perjanjian Kinerja tahun 2019 terhadap target Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan tahun 2015-2019 adalah sebagai tabel 1.2 berikut :

PERJANJIAN KINERJA 2019					RENSTRA 2015 - 2019				
NO	Sasaran / Program	Indikator Kinerja Utama	Realisasi Capaian		NO	Sasaran / Program	Indikator Kinerja Utama	Realisasi Capaian	
			Volume	Satuan				Volume	Satuan
(1)	(2)	(3)	(4)		(1)	(2)	(3)	(4)	
1	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1. Jumlah Monitoring dan Evaluasi Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	11	Kegiatan	1	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	1. Jumlah Monitoring dan Evaluasi Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	10	Kegiatan
		2. Jumlah Perusahaan yang menerapkan SMK Perusahaan Angkutan Umum	12	Perusahaan			2. Jumlah Perusahaan yang menerapkan SMK Perusahaan Angkutan Umum	9	Perusahaan
		3. Jumlah Kampanye dan Sosialisasi Bidang Sarana dan Keselamatan	15	Kegiatan			3. Jumlah Kampanye dan Sosialisasi Bidang Sarana dan Keselamatan	11	Kegiatan
		4. Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	11	Dokumen			4. Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	11	Dokumen
		5. Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	4	Draf			5. Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	3	Draf
		6. Jumlah Dukungan Bidang Sarana Transportasi Jalan	34	Kegiatan			6. Jumlah Dukungan Bidang Sarana Transportasi Jalan	18	Kegiatan
2	Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional	11. Persentase Peningkatan Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor	117	Persen	2	Tersedianya SDM Transportasi Darat yang Kompeten dan Profesional	11. Persentase Peningkatan Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor	42	Persen
		12. Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	1.135	Orang			12. Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	950	Orang

Tabel 1.2 Capaian kinerja kegiatan pada Perjanjian Kinerja tahun 2019 Terhadap Target Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan tahun 2015-2019

1.1 Potensi Dan Permasalahan

1.1.1 Perubahan Lingkungan Strategis

Dalam perjalanan Kementerian Perhubungan dala Kabinet Kerja Presiden Joko Widodo telah terjadi perkembangan kebijakan dan perubahan lingkungan strategis yang terjadi, dimana hal ini telah mendorong adanya kebutuhan untuk melakukan penajaman dan penyempurnaan maupun evaluasi terhadap kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya, baik untuk jangka pendek, menengah maupun jangka panjang guna meningkatkan kualitas pelayanan, keselamatan dan keamanan jasa transportasi kepada masyarakat selaku pengguna jasa transportasi.

1. Percepatan dari pemerintah dalam penyediaan infrastruktur yang bertujuan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mensejahterakan rakyat melalui penerbitan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek strategis Nasional;
2. Terjadinya perubahan kewenangan antara Pemeritah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan prasarana dan sarana transportasi berkenaan dengan diberlakukannya UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah;
3. Berkembangnya penggunaan sistem informasi dan teknologi dalam mendukung penyelenggaraan transportasi serta munculnya penyedia aplikasi penyedia layanan transportasi khususnya untuk wilayah perkotaan;
4. Berkembangnya teknologi kendaraan khususnya kendaraan bermotor listrik yang saat ini sudah berkembang pesat sehingga memerlukan kebijakan strategis terkait dengan pengaturan dan regulasi terkait kendaraan bermotor listrik;
5. Permasalahan angkutan Overdimension & Overload (ODOL) di Indonesia terus-terusan berlanjut dan masih belum bisa dituntaskan

6. Makin berkembangnya wilayah perkotaan dengan meningkatnya pertumbuhan permintaan perjalanan yang mengakibatkan permasalahan dalam transportasi perkotaan karena tidak seimbangnya antara permintaan dan penyediaan sarana dan prasarana transportasi;
7. Upaya pemerataan tingkat kesejahteraan rakyat dan menghilangkan kesenjangan antara Wilayah Timur dengan Wilayah Barat Indonesia sehingga membutuhkan pengembangan infrastruktur transportasi yang makin massif sebagai upaya peningkatan konektivitas dan aksesibilitas antar wilayah terutama untuk wilayah terluar, terdepan dan rawan bencana;
8. Terjadinya proses penataan kelembagaan di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan sebagai perwujudan amanah peraturan perundang – undangan dan dalam rangka efektifitas penyelenggaraan infrastruktur sektor perhubungan darat;
9. Keterbatasan anggaran tiap tahun yang masih jauh dari indikasi kebutuhan anggaran yang tercantum di dalam renstra sehingga berdampak pada pencapaian target pembangunan infrastruktur perhubungan darat;
10. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.

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

1.1.2 Isu Strategis

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan salah satu aspek dalam meningkatkan daya saing produk nasional sehingga harus didukung dengan sumber daya manusia yang profesional, tanggap terhadap perkembangan teknologi dan kondisi sosial masyarakat. Kementerian Perhubungan senantiasa berupaya untuk dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat atas kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, pelayanan dan ketersediaan kapasitas.

Hingga tahun 2019, Kementerian Perhubungan, pada sektor perhubungan darat telah mengoperasikan sebanyak 310 trayek angkutan jalan perintis dan 213 lintas penyeberangan, sedangkan untuk Tahun 2018 dioperasikan sebanyak 296 trayek angkutan jalan perintis dan 222 lintas penyeberangan. Penurunan pelayanan lintas penyeberangan perintis pada tahun 2019 disebabkan oleh adanya 16 lintas perintis yang dikelola oleh operator pengelola (BUMD) Kapal tersebut tidak dapat mengoperasikan kembali kapalnya dikarenakan ketidakmampuan mengaktifkan kembali dokumen kapal dengan melakukan docking yang membutuhkan biaya yang cukup besar. Secara umum trayek-trayek tersebut telah mampu menjangkau hingga sekitar 114 daerah tertinggal, terpencil, dan terluar di seluruh NKRI (atau 74%) dari total 152 daerah yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Sementara, subsidi angkutan orang perintis dilaksanakan dalam rangka memberikan pelayanan untuk menghubungkan antara daerah terisolir, terpencil dan tertinggal,

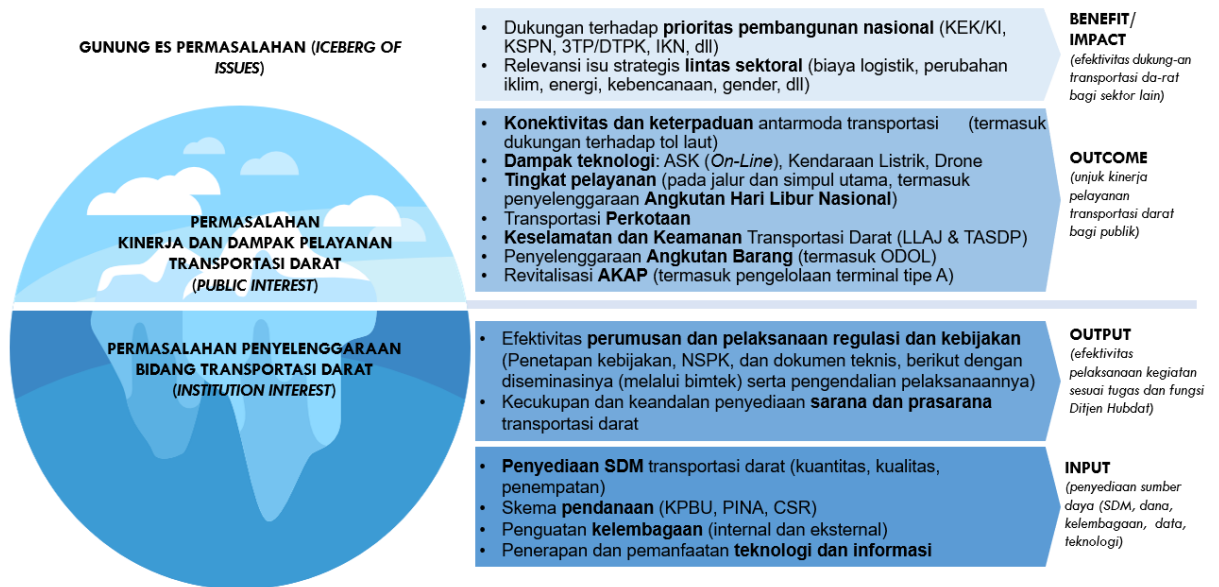
daerah yang tidak memiliki layanan angkutan jalan dan daerah dengan pelayanan angkutan jalan yang secara ekonomi tidak mencapai nilai keekonomiannya (tidak menguntungkan). Pelayanan angkutan jalan perintis dilaksanakan sejak tahun 2001 dengan 74 trayek di 12 provinsi, sampai tahun 2018 angkutan jalan perintis telah melayani 296 trayek di 32 provinsi, pada tahun 2019 jumlah pelayanan meningkat menjadi 307 trayek di 32 provinsi dengan 41% trayek berada di Indonesia Bagian Timur. Secara umum pelayanan angkutan jalan perintis memberikan manfaat dalam:

1. Meningkatkan perekonomian suatu daerah yang telah dilayani oleh angkutan jalan perintis dengan mempermudah akses warga sekitar yang terisolir menuju pusat perekonomian di pusat kota;
2. Memberikan akses dan kemudahan pelajar di daerah yang dilintasi trayek angkutan jalan perintis dalam menjangkau sekolahnya;
3. Menghubungkan wilayah perbatasan dan/atau wilayah lainnya yang karena pertimbangan aspek sosial politik harus dilayani serta membantu melayani angkutan di lokasi pasca bencana alam.

Dalam mewujudkan Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia, Tema dan Agenda Pembangunan Tahun 2020-2024 terdapat beberapa permasalahan yang dibagi menjadi 8 (delapan) aspek sebagaimana disampaikan pada **Gambar 1.2**. Permasalahan tersebut dirumuskan menjadi Isu Strategis Perhubungan Darat yang terbagi menjadi 2 (dua), yaitu permasalahan kinerja dan dampak pelayanan transportasi darat (*public interest* atau isu eksternal) dan permasalahan penyelenggaraan bidang transportasi darat (*institution interest* atau isu internal), terdiri dari isu strategis yang bersifat *Impact*, *Outcome*, *Ouput*, dan *Input* sebagaimana dijabarkan dalam **Gambar 1.3**.



Gambar 1.1 Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024



Gambar 1.2 Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

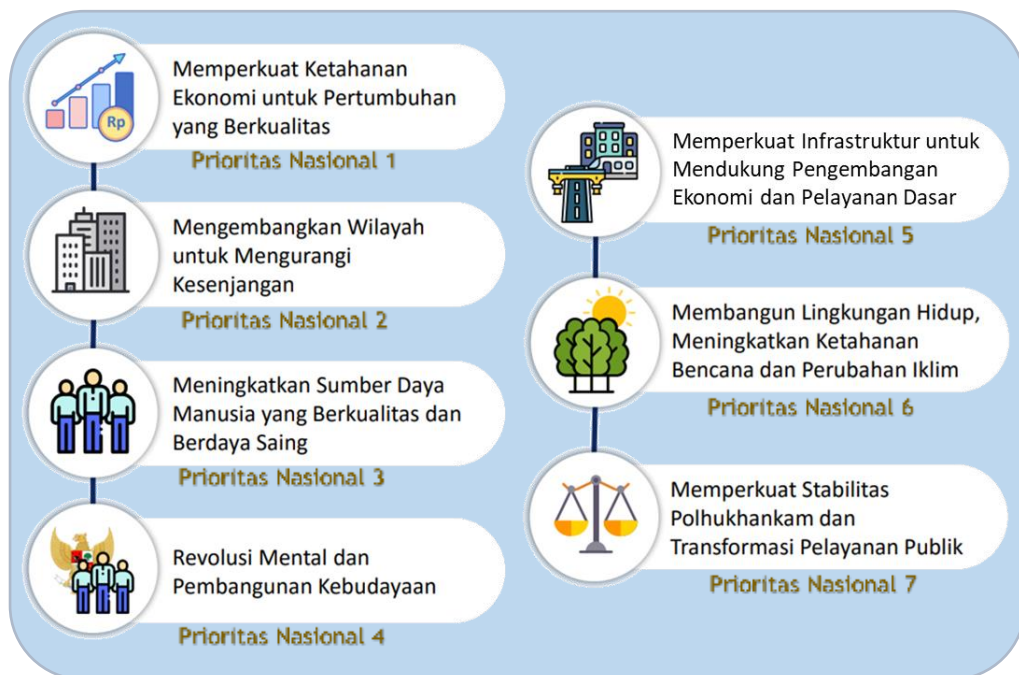
BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

2.1 Visi dan Misi, Arah Kebijakan Presiden Republik Indonesia dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024

Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia menjadi landasan dasar penyusunan RPJMN 2020-2024 yang merupakan dasar, perencanaan pembangunan periode 2020-2024. Visi Misi Presiden selanjutnya dirumuskan dalam 7 (tujuh) agenda pembangunan nasional sebagaimana dijabarkan dalam **Gambar 2.1**. Adapun Visi Presiden RI dan 7 (tujuh) agenda pembangunan nasional dijabarkan sebagai berikut:

VISI PRESIDEN 2020-2024

“**Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong**”



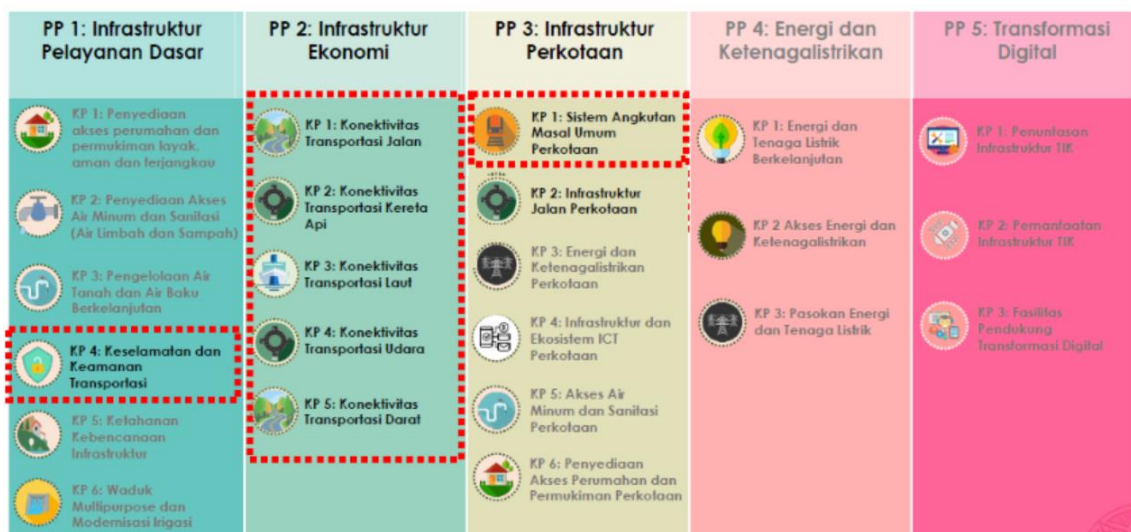
Gambar 2.1 Visi Presiden RI dan 7 (Tujuh) Agenda Pembangunan Nasional

Dalam mendukung visi Presiden RI, Kementerian Perhubungan secara umum melaksanakan agenda pembangunan nasional Prioritas Nasional 5 (PN-5), yaitu Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Selanjutnya, agenda pembangunan nasional PN-5 dijabarkan dalam 5 (lima) Program Prioritas (PP), yaitu:

1. PP – Infrastruktur Pelayanan Dasar
2. PP – Infrastruktur Ekonomi
3. PP – Infrastruktur Perkotaan
4. PP – Infrastruktur Energi dan Ketenagalistrikan
5. PP – Infrastruktur Teknologi Informasi dan Komunikasi

Sesuai dengan tugas dan fungsinya, Kementerian Perhubungan melaksanakan dukungan terhadap PP 1, PP 2, dan PP 3 melalui pelaksanaan Kegiatan Prioritas (KP) sebagai berikut:

1. KP – Keselamatan dan Keamanan Transportasi (PP 1)
2. KP – Konektivitas Kereta Api (PP 2)
3. KP – Konektivitas Laut (PP 2)
4. KP – Konektivitas Udara (PP 2)
5. KP – Konektivitas Darat dan Antarmoda (PP 2)
6. KP – Transportasi Perkotaan (PP 3)



Gambar 2.2 Program dan Kegiatan Prioritas RPJMN 2020-2024

2.2 Visi dan Misi Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

Visi Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020-2024 serta visi misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden Republik Indonesia 2020-2024. Adapun Visi Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020 - 2024 adalah sama dengan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai berikut:

VISI 2020-2024

Perhubungan Darat yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam pelayanan kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”

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

- *Transportasi darat* mencakup penyelenggaraan pelayanan bidang lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
- *Pelayanan transportasi darat yang handal* diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi darat yang konektivitas tinggi (*well connected*), aman (*security*), selamat (*safety*), nyaman (*comfortable*), tepat waktu (*punctuality*), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI);
- *Pelayanan transportasi darat yang berdaya saing* diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi darat yang efisien, dengan harga terjangkau (*affordability*) oleh semua lapisan masyarakat, ramah lingkungan, berkelanjutan (*sustainability*), dilayani oleh SDM yang profesional, mandiri dan produktif; dan
- *Pelayanan transportasi darat yang memberikan nilai tambah* diindikasikan oleh penyelenggaraan bidang transportasi darat yang mampu mendorong pertumbuhan produksi nasional melalui iklim usaha yang kondusif bagi berkembangnya peran serta masyarakat, usaha kecil, menengah dan koperasi, mengendalikan laju inflasi melalui kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang ke seluruh pelosok tanah air, sehingga mampu memberikan kontribusi bagi percepatan pertumbuhan ekonomi nasional serta menciptakan lapangan kerja terutama pada sektor-sektor andalan yang mendapat manfaat dari kelancaran pelayanan transportasi.

2.3 Tujuan dan Sasaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

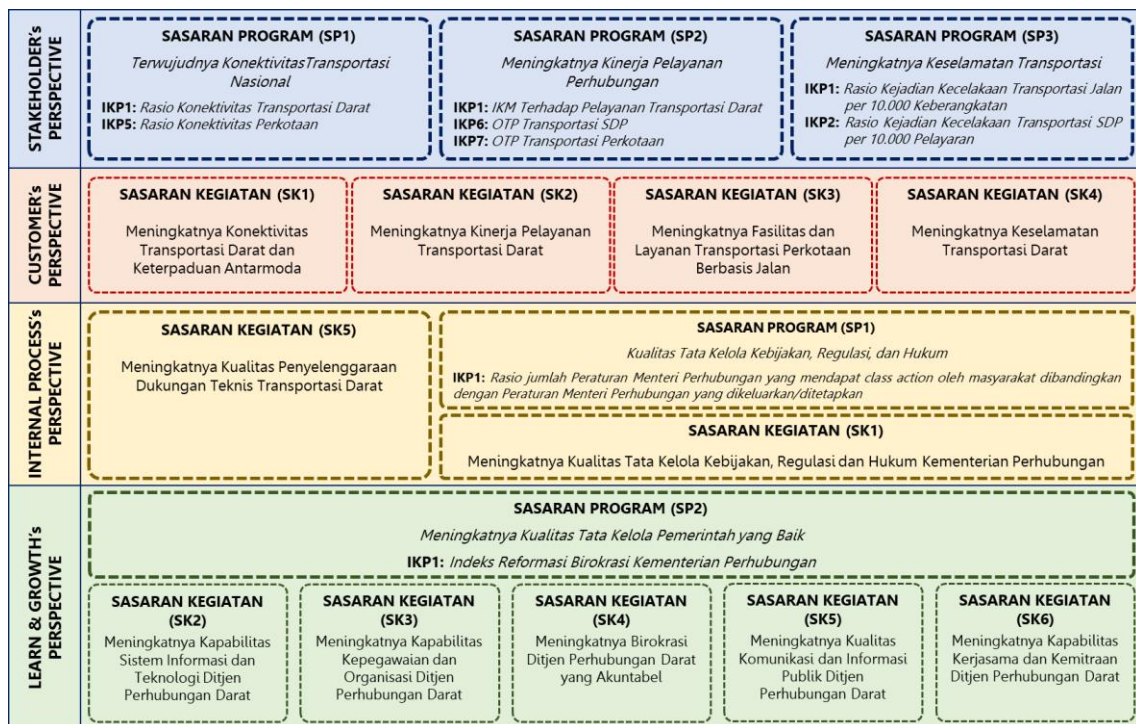
Perumusan tujuan dan sasaran (berikut dengan indikator kinerjanya) Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) seperti yang digunakan pada level Kementerian Perhubungan, yang terdiri dari 4 (empat) perspektif, yakni:

- *Stakeholders Perspective* (SP), yang merepresentasikan pencapaian sasaran dampak/manfaat (*impact/benefit*) yang diinginkan oleh pemangku kepentingan (utamanya adalah publik yang dimandatkan kepada Pemerintah) dari program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi darat yang dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam konteks transportasi sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*), maka dampak/manfaat yang diharapkan adalah dukungannya (dalam bentuk konektivitas transportasi yang efektif dan efisien) terhadap semua sektor pembangunan nasional (ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan, keamanan);
- *Customer Perspective* (CP), yang menggambarkan pencapaian sasaran hasil (*outcome*) berupa layanan transportasi darat pada tingkat yang dibutuhkan pengguna (*user*) dalam hal ketersediaan (*existence/accessibility and capacity*), pelayanan (*time, cost, quality, punctuality, etc*), serta keselamatan dan keamanan (*safety and security*).

Kualitas layanan transportasi darat yang baik akan menjadi penentu efisiensi dan efektivitas dari capaian manfaat/dampak yang diinginkan pada level Stakeholders Perspective (SP);

- *Internal Business Perspective (IBP)*, yang mewakili mengenai bagaimana proses kerja (business process) yang dilakukan oleh unit kerja/jajaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dalam rangka memberikan layanan transportasi darat yang sesuai harapan/kebutuhan pengguna (customer perspective/CP) dan berdampak baik dalam mendukung sektor-sektor pembangunan nasional lainnya (*stakeholders perspective/SP*). Proses kerja ini tidak terlepas dari pelaksanaan tugas dan fungsi dari Ditjen Perhubungan Darat sesuai pasal 135 dan pasal 136 PM 122 Tahun 2018, dimana cakupannya setidaknya terdiri dari (1) perumusan dan pelaksanaan kebijakan, (2) penyusunan NSPK (regulasi), (3) bimtek dan supervisi, (4) evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi darat (penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat).
- Secara teoretik, dalam teori manajemen kinerja, IBP menggambarkan tentang bagaimana fungsi manajemen (*POAC/planning, organizing, actuating, and controlling*) dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Darat dalam mengelola dan menyelenggarakan bidang transportasi darat.
- *Learning and Growth Perspective (LGP)*, yang menerangkan tentang bagaimana upaya yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dan mengembangkan modal dasar (*basic capital*) organisasi agar dapat menjalankan bisnis proses (tugas dan fungsi) secara paripurna.
- Mengacu pada teori manajemen kinerja, modal dasar suatu organisasi untuk melaksanakan bisnis (tugas dan fungsinya) disebut sebagai sarana manajemen 5M1I (*Man, Money, Machine, Method, Material, and Information*).

Dengan memperhatikan konsep *Balanced Scorecard* (BSC) dan prinsip manajemen kinerja tersebut di atas, maka struktur peta strategi Ditjen Perhubungan Darat disampaikan pada **Gambar 2.2** sebagai berikut.



Gambar 2.3 Cascading Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Berdasarkan gambar Cascading Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 di atas, Direktorat Sarana Transportasi Jalan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya berkontribusi terhdap pemenuhan Sasaran Program (SP3) “Meningkatnya Keselamatan Transportasi), Sasaran Kegiatan (SK4) “Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat”, Sasaran Kegiatan (SK5) “Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat”

2.3.1 Tujuan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

Menjabarkan Visi dan Misi Presiden RI yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020-2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategis pembangunan. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Tujuan Pembangunan sektor Perhubungan Tahun 2020-2024 dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
2. Meningkatnya kinerja layanan transportasi;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Berdasarkan Tujuan Kementerian Perhubungan, perlu disusun Tujuan Pembangunan sub sektor Perhubungan Darat, yakni:

1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat dengan satuan rasio;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat dengan satuan indeks;
3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat dengan satuan kendaraan per 10.000 keberangkatan.

Berdasarkan tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di atas, Direktorat Sarana Transportasi Jalan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya memiliki tujuan meningkatkan keselamatan transportasi jalan sehingga tujuan yang ditetapkan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah **Tujuan 3 (T3) “Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat “**. Dalam mengukur keberhasilan setiap tujuan ditetapkan Indikator Tujuan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 yang bersifat *outcome*. Indikator yang tersebut dijabarkan sebagai berikut:

Tujuan 3 (T3) diukur melalui Indikator Tujuan sebagai berikut:

Rasio kejadian kecelakaan transportasi darat per 1 juta keberangkatan (kecelakaan per 1 juta keberangkatan) sebesar 0,047 pada tahun 2024.

2.3.2 Sasaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

Sasaran merupakan representasi terukur dari tujuan yang hendak dicapai pada 5 tahun ke depan (2020-2024). Adapun Sasaran Program (SP) yang ditetapkan untuk **Program Infrastruktur Konektivitas** dan **Program Dukungan Manajemen** berikut dengan Sasaran Kegiatan (SK) di bawahnya yang akan dilaksanakan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan selama periode 2020-2024 adalah:

(GA) Program Infrastruktur Konektivitas

SP.3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi

SK.4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat

SK.5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

(WA) Program Dukungan Manajemen

SK.4 Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel

BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Sarana Transportasi Jalan mempunyai peranan mendukung agenda pembangunan **Prioritas Nasional 2** (Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan) dan **Prioritas Nasional 5** (Memperkuat Infrastruktur Untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar).

Pengembangan wilayah ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pemenuhan pelayanan dasar dengan harmonisasi rencana pembangunan dan pemanfaatan ruang pengembangan wilayah yang mampu menciptakan berkelanjutan dan inklusif dilaksanakan melalui peningkatan infrastruktur dan pelayanan dasar secara merata. Adapun arah kebijakan pembangunan kewilayahan, yaitu pengembangan kawasan strategis (Kawasan Ekonomi Khusus, Kawasan Industri, dan Destinasi Pariwisata Prioritas), pengembangan kawasan perkotaan, dan pembangunan daerah tertinggal, kawasan perbatasan, pedesaan, dan transmigrasi.

Sedangkan, dalam Prioritas Nasional 5, perkuatan infrastruktur ditujukan untuk mendukung aktivitas perekonomian serta mendorong pemerataan pembangunan nasional. Hal tersebut dilaksanakan melalui pembangunan infrastruktur pelayanan dasar, pembangunan konektivitas multimoda untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pembangunan infrastruktur perkotaan.

Di dalam melaksanakan agenda pembangunan (prioritas nasional) RPJMN 2020-2024 disusun Proyek Prioritas Strategis (*Major Project*). Proyek ini disusun untuk membuat RPJMN lebih konkrit dalam menyelesaikan isu-isu pembangunan, terukur dan manfaatnya langsung dapat dipahami dan dirasakan masyarakat. Proyek-proyek ini merupakan proyek yang memiliki nilai strategis dan daya ungkit tinggi untuk mencapai sasaran prioritas pembangunan.

Dalam RPJMN 2020-2024 direncanakan 41 *Major Project* yang dirinci hingga *highlight*, target, lokasi, dan instansi pelaksanaan yang jelas. Dalam penyusunan dan pelaksanaannya, *Major Project* melibatkan Kementerian/Lembaga (K/L), Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), serta Masyarakat/Badan Usaha. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sekurang-kurangnya mendukung 9 (sembilan) dari 41 *Major Project* dalam RPJMN 2020-2024, diantaranya:



Gambar 3.1 9 (Sembilan) Major Project Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam RPJMN 2020-2024

3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

Dalam mewujudkan Visi Misi Presiden dan Agenda Pembangunan Tahun 2020-2024, Kementerian Perhubungan merumuskan 3 (tiga) Sasaran Strategis, yaitu terwujudnya konektivitas nasional, meningkatnya indeks kinerja pelayanan perhubungan, serta meningkatnya level keselamatan dan keamanan perhubungan. Setiap sasaran strategis merepresentasikan program prioritas dalam agenda pembangunan (prioritas nasional 5).



Gambar 3.2 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan

Dalam mewujudkan sasaran strategis di atas, Kementerian Perhubungan menetapkan sejumlah arah kebijakan dan strategi implementasi sebagaimana dijabarkan dalam **Tabel 3.1**.

Tabel 3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Terwujudnya Konektivitas Nasional	• Penguatan jaringan transportasi eksisting; • Perluasan jaringan layanan transportasi; • Penguatan transportasi antar moda dan multi moda; • Penerapan <i>Traffic Demand Management</i> pada semua layanan transportasi; • Mengoptimalkan pendistribusian barang di seluruh wilayah Indonesia; • Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan KI; • Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal.	Strategi Peningkatan Rasio Konektivitas Transportasi akan dilakukan melalui: • Optimalisasi simpul transportasi eksisting; • Pembangunan simpul transportasi baru; • Pembagian komoditi barang ekspor-impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia; • Reaktivasi jalur moda transportasi; • Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal; • Optimalisasi pendistribusian barang di seluruh wilayah Indonesia; • Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi; • Penyiapan kompetensi keahlian professional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia; • Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia; • Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi • Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi • Penggunaan Traffic Demand Management di seluruh wilayah Perkotaan • Pembangunan sistem basis data dan penggunaan Traffic Demand Management • Kajian peraturan yang mendukung terwujudnya kegiatan multimoda
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Perhubungan	• Mengoptimalkan SDM pelayanan sarana dan prasarana; • Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan; • Dukungan terhadap transportasi ramah gender, difabel, dan lansia; • Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana; • Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan	Strategi Peningkatan Kelancaran Lalulintas Darat, KA, Laut, Udara: • Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi; • Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan delay yang terjadi pada sistem layanan transportasi; Strategi Peningkatan Utilitas Sarana dan Prasarana Darat, KA, Laut, Udara:

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
	pada semua jasa layanan transportasi.	• Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi; • Pencatatan jumlah keluhan pengguna layanan pengguna jasa moda transportasi • Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi; • Pembuatan instrumen pencatatan keluhan pengguna layanan pengguna jasa transportasi; • Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi perkotaan di wilayah Jabodetabek; • Pencatatan jumlah keluhan pengguna layanan pengguna jasa moda transportasi perkotaan di wilayah Jabodetabek; • Melakukan pencatatan atas data yang diperoleh untuk bahan evaluasi sistem pengukuran indeks kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi dan peraturan yang telah ada; • Memfasilitasi tersedianya klinik SDM untuk berkontribusi pada pendampingan perbaikan sistem layanan sebagai umpan balik catatan keluhan pengguna layanan jasa transportasi; • Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan di lingkungan Kementerian Perhubungan; • Pengamatan penerapan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan di UPT; • Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penerapan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan di UPT bidang transportasi; • Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan; Strategi Peningkatan Keandalan Sarana dan Prasarana Darat, KA, Laut, Udara: • Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi; • Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi;

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		• Mengembangkan prototipe sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi real time OTP; • Membangun SDM yang mampu melakukan desain dan rekayasa teknologi rancang bangun sistem informasi kinerja capaian OTP sektor transportasi; • Membangun SDM yang mampu melakukan analisis dan evaluasi kinerja capaian OTP sektor transportasi; • Melakukan koreksi dan pemberian disinsentif atas tidak tercapainya target kinerja OTP yang dilakukan oleh operator dan pihak terkait lainnya; • Penyiapan perancangan, pembangunan, pengembangan, dan pengujian sistem aplikasi, basis data, dan infrastruktur terkait dengan pengukuran kinerja OTP sektor perhubungan; • Pencatatan jumlah pengguna pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan; • Optimalisasi kebutuhan SDM pelayanan dalam pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan; • Penggunaan data dan informasi dalam penerapan pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan. Strategi Penurunan Rasio Biaya Transportasi Darat, KA, Laut, Udara terhadap PDRB • Melakukan pencatatan atas data yang diperoleh untuk bahan evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada.
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	• Meratifikasi semua peraturan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan penerbangan; • Penegakan hukum; • Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan; • Pembatasan usia sarana prasarana transportasi; • Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan;	Strategi Penurunan Tingkat Fatalitas Kejadian Kecelakaan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Ratifikasi peraturan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan penerbangan; • Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan; • Peningkatan upaya kampanye dan sosialisasi keselamatan transportasi; • Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
	• Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi; • Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi; • Penyiapan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan; • Edukasi keselamatan transportasi.	dan perkeretaapian, KIR online, travel data recording; • Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi; Strategi Peningkatan Pemenuhan Sarana Keselamatan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan; • Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum. Strategi Peningkatan Pemenuhan Prasarana Keselamatan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Penyediaan fasilitas ZoSS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan taman edukasi; • Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian; • Pengembangan sistem informasi terkait <i>security awareness</i> di setiap lokasi simpul utama transportasi; • Penyediaan fasilitas <i>baggage x-ray checking</i> di setiap lokasi simpul utama transportasi; • Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi; • Pengembangan sistem online monitoring di setiap simpul utama transportasi. Strategi Peningkatan Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara: • Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api; • Penyusunan dan distribusi modul-modul edukasi keselamatan kepada masyarakat (untuk semua moda); • Penyusunan dan sosialisasi modul-modul edukasi <i>security awareness</i> kepada masyarakat (untuk semua moda); • Pelatihan petugas keamanan untuk semua moda;

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		• Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda; • Penyusunan modul dan pelaksanaan pelatihan edukasi dan keselamatan untuk pengemudi moda transportasi

Sumber: Hasil Analisis (2019)

- 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024**
Menjabarkan Agenda Pembangunan Prioritas Nasional 2 dan Prioritas Nasional 5, serta arah kebijakan pembangunan Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, melalui Program Infrastruktur Konektivitas dan Dukungan Manajemen, berdasarkan tugas pokok dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan ditetapkan Sasaran Program (SP) dan Sasaran Kegiatan (SK) sebagai berikut :

Sasaran Program (SP3)	: <i>Meningkatnya Keselamatan Transportasi</i>
Sasaran Kegiatan (SK4)	: <i>Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat</i>
Sasaran Kegiatan (SK5)	: <i>Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat</i>
Sasaran Kegiatan (SK5)	: <i>Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel</i>

3.3.1 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional

Sasaran program di atas merupakan jawaban dari isu strategis yang menjadi tantangan dalam kebijakan pembangunan infrastruktur nasional sesuai dengan RPJMN 2020-2024. Secara umum arah kebijakan Direktorat Sarana Transportasi Jalan untuk menangani isu strategis nasional tersebut disampaikan pada **Tabel 3.2**.

Tabel 3.2 Arah Kebijakan Direktorat Sarana Transportasi Jalan untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Keselamatan Transportasi	Peningkatan keselamatan transportasi darat	• Peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana, prasarana, serta fasilitas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; • Peningkatan pemenuhan standar teknis sarana dan prasarana; • Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian keselamatan jalan.

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Manusia di bidang keselamatan jalan

Sumber: Hasil Analisis (2019)

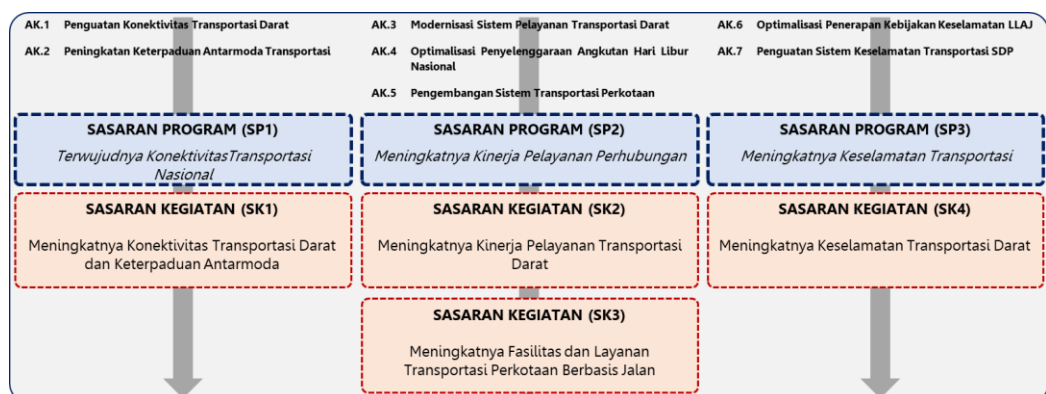
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran

Berdasarkan Peraturan Menteri PPN/Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (RENSTRA K/L) Tahun 2020-2024, arah kebijakan berisi satu atau beberapa program/kebijakan untuk mencapai sasaran yang ditetapkan, sedangkan strategi berisi indikasi kegiatan strategis sebagai implementasi dari arah kebijakan yang ditetapkan.

Pada bagian ini disampaikan rumusan tentang Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi untuk mencapai Sasaran Program Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 sebagaimana telah dijelaskan dalam **Sub Bab 2.3.2**. secara umum arah kebijakan yang akan ditempuh Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah:

Arah Kebijakan : Optimalisasi Penerapan Kebijakan Keselamatan LLAJ

Secara hirarki arah kebijakan optimalisasi penerapan kebijakan keselamatan LLAJ merupakan arah kebijakan untuk menjawab Sasaran Program 3 dari Sasaran Program Kementerian Perhubungan, yaitu meningkatnya keselamatan transportasi.



Gambar 3.3 Arah Kebijakan dan Sasaran Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Setiap arah kebijakan dijabarkan menjadi strategi implementasi sebagai dasar pelaksanaan kegiatan strategis/project seperti yang disampaikan dalam **Tabel 3.3**.

Tabel 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

SASARAN KEGIATAN	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/
			PROJECT
Meningkatnya keselamatan transportasi darat	Optimalisasi penerapan kebijakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	Penguatan sistem pengawasan keselamatan LLAJ	• Implementasi Batas Kecepatan Jalan Nasional; • Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; • Dukungan terhadap penanganan ODOL dari segi keselamatan; • Penguatan/penertiban uji tipe dan akreditasi uji berkala (termasuk Pengembangan Fasilitas Pengujian Proving Ground BPLJSKB); • Pengawasan Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Umum (ramp check/inspeksi).
		Penerapan skema manajemen keselamatan LLAJ	• Penerapan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK); • Pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan; • Penyediaan fasilitas keselamatan jalan; • Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK), perlintasan sebidang dan perlindungan pejalan kaki (ZoSS, RASS);
		Peningkatan Kapasitas SDM di bidang Keselamatan	• Program edukasi, sosialisasi, dan kampanye keselamatan jalan. • Peningkatan pembinaan Penguji Kendaraan Bermotor • Pembinaan Inspektur Keselamatan LLAJ • Pembinaan Penilai Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)

Sumber: Hasil Analisis (2019)

Selain itu, dalam mencapai Kegiatan Prioritas, Agenda Pembangunan Prioritas Nasional 5 RPJMN 2020-2024, direncanakan 42 *Major Project*/kegiatan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang memiliki nilai strategis dengan memperhatikan aspek kemanfaatan. Dimana 16 dari 42 *Major Project* merupakan Proyek Prioritas Nasional.

Dalam rangka mendukung Proyek Prioritas Nasional Direktorat Sarana Transportasi Jalan akan melaksanakan beberapa program-program keselamatan diantaranya adalah :

- Pembangunan ZoSS, RASS, Implementasi Batas Kecepatan dan fasilitas keselamatan lainnya di lokasi KSPN;
- Pelaksanaan Rampchek Angkutan Umum khususnya Bus Pariwisata di lokasi KSPN;
- Sosialisasi Keselamatan di kawasan KSPN;
- Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi;
- Pencetakan Bukti Lulus Uji Berkala Elektronik;
- Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
- Pembentukan Road Safety Center.

3.4 Kerangka Regulasi Bidang Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Sarana Transportasi Jalan

Tugas dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan sesuai dengan PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan mencakup bidang penyelenggaraan uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan. Sehingga peraturan perundangan atau regulasi yang terkait dengan pelaksanaan tugas dan fungsi teknis dari Direktorat Sarana Transportasi Jalan terdiri dari:

- Penyelenggaraan uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan mengacu pada UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya;
- PP Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- PP No 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan;
- PP No 15 Tahun 2016 Tentang Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan;
- PM 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
- PM 144 Tahun 2015 Tentang Layanan Uji Tipe Kendaraan Bermotor Secara Online;

- PM. 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor;
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- PM 86 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2020 Pengujian Tipe Fisik Kendaraan Bermotor Dengan Motor Penggerak Menggunakan Motor Listrik;
- PM 87 Tahun 2020 tentang Pengujian Tipe Fisik Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai;
- PM 111 TAHUN 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan;
- PM. 16 Tahun 2016 Tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS);
- PM 65 Tahun 2020 tentang Konversi Sepeda Motor Dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai;
- PM 59 Tahun 2020 Tahun Keselamatan Pesepeda Di Jalan

Selain dari pada itu, Direktorat Sarana Transportasi Jalan sebagai bagian dari instansi pemerintah, juga harus tunduk terhadap peraturan perundang-undangan di bidang pemerintahan, diantaranya: UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, UU No 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, UU 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, UU No 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara (ASN), UU No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, UU No 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, UU No 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, dan lain sebagainya.

3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat

Secara umum, kebutuhan penguatan kerangka regulasi, dalam hal ini adalah berupa penetapan/perubahan NSPK (Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria) dalam penyelenggaraan bidang transportasi darat, akan berasal dari 2 alasan mendasar, yakni: (1) yang bersifat *mandatory*, dalam rangka pemenuhan terhadap mandat dari UU/PP terkait agar disusun pengaturan lebih detail/lanjut pada peraturan yang lebih rendah, (2) yang bersifat *complementary*, dalam rangka melengkapi pengaturan teknis pelaksanaan suatu aktivitas dalam penyelenggaraan bidang transportasi darat yang membutuhkan kejelasan pengaturan dikarenakan adanya perkembangan kondisi lapangan maupun lingkungan strategis yang berpengaruh.

Selanjutnya, sesuai dengan fungsinya, suatu regulasi (NSPK) dapat memiliki 3 fungsi utama, yakni: (1) fungsi perubahan, untuk mendukung perubahan konsep/sistem penyelenggaraan transportasi darat sesuai kebutuhan dan perkembangan jaman dan kerangka pengaturan yang ada, (2) fungsi stabilisasi, untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/administratif untuk melaksanakan setiap item kegiatan penyelenggaraan bidang transportasi darat yang diatur dalam UU/PP, dan (3) fungsi fasilitasi, untuk memfasilitasi kebutuhan ataupun peran *stakeholders* dalam proses maupun hasil penyelenggaraan bidang sarana transportasi jalan.

Tabel 3.4 menyampaikan daftar kebutuhan penguatan regulasi bidang sarana transportasi jalan untuk mendukung pelaksanaan arah kebijakan yang akan diterapkan pada periode 2020-2024. Secara umum isu regulasi utama yang akan mewarnai bidang sarana transportasi jalan adalah:

1. Pengaturan berkenaan dengan manajemen keselamatan transportasi jalan, terutama kewajiban pelaksanaan SMK, *ramp-check*, dan pengendalian keselamatan perlu disusun dengan seksama untuk mampu meningkatkan level keselamatan angkutan jalan.
2. Pengaturan Standar Keselamatan untuk jalur sepeda, trotoar dan halte yang berkeselamatan;
3. Pengaturan terkait kendaraan bermotor listrik;
4. Pengaturan mengenai kewajiban Pemasangan Perisai Kolong beserta spesifikasi teknisnya
5. Pengaturan terkait dengan Inspektur dan Auditor Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada perusahaan angkutan umum;
6. Pengaturan Tata cara penilaian dokumen Sistem Manajemen Keselamatan pada Angkutan Barang;
7. Pengaturan terkait dengan sosialisasi, promosi, dan kemitraan bidang sarana dan keselamatan;

Tabel 3.4 Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

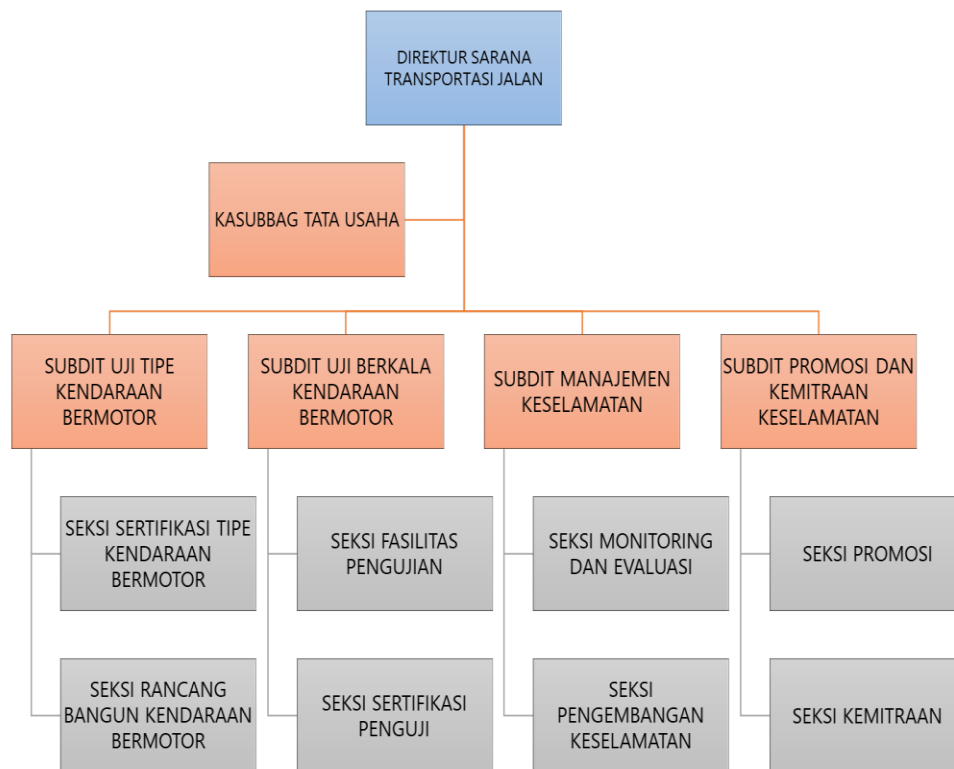
NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
SUB SEKTOR PERHUBUNGAN DARAT					
1	Revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	a. Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor); b. Perkembangan di masyarakat mengenai sepeda motor sebagai alat transportasi umum; dan	Kementerian Perhubungan	a. POLRI; b. Kementerian Perindustrian; dan c. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
2	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan	Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
3	Penyusunan Peraturan Presiden tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)		Kementerian Perhubungan	a. Kementerian PPN/Bappenas; b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; c. POLRI; dan d. Kementerian Kesehatan.	Tahun 2021

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
4	Revisi Peraturan Dirjen tentang Modul Keselamatan		Kementerian Perhubungan cq. Dit. Sarana Transportasi Jalan	Kementerian Pendidikan	Tahun 2021
5	Standar keselamatan utk jalur sepeda, trotoar dan halte		Kementerian Perhubungan cq. Dit. Sarana Transportasi Jalan Ditjen Hubdat	Direktorat Prasarana Ditjen Hubdat	Tahun 2021
6	Pengaturan Sepeda Motor Roda 4		Kementerian Perhubungan cq. Dit. Sarana Transportasi Jalan Ditjen Hubdat	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
7	Standar Keselamatan pada Sepeda dan Motor Listrik		Kementerian Perhubungan cq. Dit. Sarana Transportasi Jalan Ditjen Hubdat	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021

3.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Sarana Transportasi Jalan

Dalam menjalankan program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat sesuai dengan PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Sarana mempunyai struktur organisasi sebagaimana Gambar 3.4



Gambar 3.4 Struktur Organisasi Direktorat Sarana Transportasi Jalan (PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan)

3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Transportasi Darat

Dalam rangka peningkatan kinerja untuk mencapai sasaran program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat di bidang sarana transportasi jalan, perlu adanya penguatan struktur kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai langkah awal dalam menjawab intitution interest (lihat gambar 1.2).

Penataan dan Peningkatan Status Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD)

Sejalan dengan impian mewujudkan Indonesia Emas 2045 yang akan ditopang dengan mewujudkan Pemerintahan Kelas Dunia (*World Class Government*), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga berkomitmen untuk melakukan perubahan-perubahan guna mewujudkan pemerintahan yang gesit (*agi/egovernment*) melalui penataan kelembagaan, dimana hal ini sejalan dengan arahan Presiden untuk melakukan penyederhanaan birokrasi yang

bertujuan untuk mempercepat pengambilan keputusan khususnya terkait proses perizinan dan pelayanan masyarakat diberbagai bidang. Dengan dialihkan/disetarakannya jabatan Eselon 111 dan Eselon IV, maka fungsi dan peran Unit Pelaksana Teknis (UPT) sangat strategis dan perlu diperkuat guna meningkatkan efektifitas, kinerja dan layanan dalam penyelenggaraan transportasi darat

Dalam upaya meningkatkan peran transportasi sebagai urat nadi perekonomian dan menunjang kehidupan berbangsa dan bernegara, di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah dibentuk 25 Unit Pelaksana Teknis (UPT) yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) sebagai kepanjangan tangan Pemerintah Pusat di daerah, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Maksud dibentuknya BPTD adalah untuk meningkatkan kesinambungan dan kualitas penyelenggaraan transportasi darat serta tata kelola hasil pembangunan sarana dan prasarana perhubungan darat di daerah, dimana konektifitas dan aksesibilitas yang handal dan terjangkau menjadi harapan yang selalu up to date seiring tuntutan masyarakat akan peningkatan kinerja dan layanan.

Kondisi saat ini, dengan kelembagaan BPTD yang ada harapan akan peningkatan kinerja dan layanan di bidang perhubungan darat khususnya bidang sarana transportasi jalan belum sepenuhnya dapat direspon dengan cepat dan diwujudkan. Kondisi tersebut terjadi mengingat cakupan wilayah kerja BPTD yang luas tidak seimbang dengan jumlah sumber daya manusia yang ada, fasilitasi dan pemantauan penyelenggaraan perhubungan darat ekuivalen dengan jumlah Kabupaten/Kota, panjang jalan Nasional, Terminal Tipe A, tingkat koordinasi yang tidak setara dengan pemangku kepentingan lain di daerah, variasi beban kerja antar BPTD.

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

4.1.1 Target Pencapaian Sasaran Program

Target kinerja Program Penyelenggaraan Transportasi Darat diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) dan Indikator Kinerja Program (IKP) dari setiap Sasaran Strategis (SS) dan Sasaran Program (SP) sebagaimana disampaikan pada subbab 2.3.2. Adapun besaran target yang dicantumkan untuk masing-masing tahun selama periode 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 4.1**

Tabel 4.1 Target Indikator Kinerja Program Infrastruktur Konektivitas yang menjadi tugas Direktorat Sarana Transportasi Jalan

SASARAN PROGRAM		INDIKATOR KINERJA PROGRAM		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
SP3	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi	IKP1	Rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan	Rasio (<i>accident/10.000 keberangkatan</i>)	-	0,011

Secara lebih detail rincian target kinerja serta kebutuhan pendanaan disampaikan pada **Lampiran 1**.

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

Oleh karena itu, capaian kinerja setiap indikator kinerja harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) Direktorat Sarana Transportasi Jalan pada setiap tahun anggaran antara Tahun 2020-2024. Bahkan melalui *e-performance*, capaian kinerja harus dilaporkan secara berkala setiap bulan.

Pengukuran kinerja diperlukan untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan transportasi darat bidang sarana transportasi 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.

4.1.2 Target Pelaksanaan Kegiatan

Target kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Adapun target Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan adalah sebagaimana tabel berikut

Tabel 4.2 Target Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan
Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
GA Program Infrastruktur Konektivitas						
SK3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	IKK03	Jumlah perusahaan AKAP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan Sistem Manajemen Manajemen Keselamatan (SMK)	Perusahaan	-	120
		IKK04	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan di jalan nasional	Lokasi	45	189
		IKK05	Jumlah ketersediaan taman edukatif	Lokasi		8
		IKK06	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang		172.000
		IKK07	Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)	Unit		25
		IKK08	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	Persentase		63
		IKK09	Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Dokumen		120
		IKK10	Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Draf		55
		IKK11	Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor	Sertifikat		3.296
		IKK12	Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Orang		7.056

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai		89
GA Program Infrastruktur Konektivitas						
SP02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai		80,5

Pada **Tabel 4.2** disampaikan target keluaran (output) atau proyek prioritas dari pelaksanaan program infrastruktur konektivitas di setiap kegiatan di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan. Secara umum target keluaran yang ditargetkan dari setiap kegiatan tersebut diarahkan untuk mendukung pencapaian sasaran program infrastruktur konektivitas sub sektor transportasi darat selama periode 2020-2024.

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

Tabel 4.3 Target Proyek Strategis/Keluaran (Output) RENSTRA Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS	SATUAN	TOTAL
GA	Program Infrastruktur Konektivitas		
4637	Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat		
4638	Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat		
4639	Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat		
07	Pembangunan Implementasi Batas Kecepatan	Unit	47
08	Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)	Unit	12
09	Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	Unit	107
10	Pembangunan Taman Edukasi	Unit	6
11	Penyelenggaraan Pekan Keselamatan	Lokasi	34
12	Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi (PN 5 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi)	Lokasi	1
13	Pencetakan Bukti Lulus Uji Berkala Elektronik	Unit	6408694
14	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Unit	25
4640	Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat		
01	Pembentukan Road Safety Center (PN 5 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi)	Unit	20

Sumber: Hasil Analisis (2020)

4.2 Kerangka Pendanaan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

4.2.1 Kebutuhan Pendanaan

Kebutuhan pendanaan untuk melaksanakan seluruh kegiatan yang termasuk ke dalam program penyelenggaraan transportasi darat bidang sarana transportasi jalan untuk periode pembangunan 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 4.3**.

Tabel 4.4 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas di Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS	SATUAN	TOTAL	APBN (Rp Miliar)					TOTAL	PIC
				2020	2021	2022	2023	2024		
GA	Program Infrastruktur Konektivitas			3.789,56	7.984,09	8.108,27	8.439,06	8.584,88	36.905,85	Ditjen Hubdat
4639	Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat			871,09	2.318,60	2.570,09	2.893,12	2.695,84	11.348,74	Ditjen Hubdat
07	Pembangunan Implementasi Batas Kecepatan	Unit	47	6,00	15,00	21,00	12,00	18,00	72,00	Dit. STJ
08	Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)	Unit	12	8,00	6,60	6,60	6,60	6,60	34,40	Dit. STJ
09	Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	Unit	107	19,51	75,00	75,00	75,00	75,00	319,51	Dit. STJ
10	Pembangunan Taman Edukasi	Unit	6	0,00	12,00	6,00	12,00	6,00	36,00	Dit. STJ
11	Penyelenggaraan Pekan Keselamatan	Lokasi	34	15,00	38,00	38,00	38,00	38,00	167,00	Dit. STJ
12	Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi (PN 5 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi)	Lokasi	1	5,00	20,00	20,00	250,00	-	295,00	Dit. STJ
13	Penceratan Bukti Lulus Uji Berkala Elektronik	Unit	640.889,4	6,00	46,40	74,25	90,48	100,13	317,25	Dit. STJ
14	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Unit	25	17,96	19,75	21,73	23,90	26,27	109,62	Dit. STJ
4640	Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat			4,92	4,92	4,92	4,92	5,31	25,00	Ditjen Hubdat
01	Pembentukan Road Safety Center (PN 5 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi)	Unit	20	4,92	4,92	4,92	4,92	5,31	25,00	Dit. STJ

4.2.2 Skema Pendanaan

Pada intinya, sumber pendanaan dari APBN (Rupiah Murni dan Surat Berharga Syariah Negara) akan digunakan untuk melaksanakan sejumlah kegiatan strategis, diantaranya: dalam rangka MRLL (ZoSS, RASS, pembatasan kecepatan), pembangunan taman edukatif, pelaksanaan sosialisasi, pembinaan pengujian berkala, dan dukungan teknis.

Sumber pendanaan alternatif, dari KPBU dan KSO/KSP akan dioptimalkan untuk pembangunan dan pengembangan pelayanan transportasi darat yang sifatnya komersil, diantaranya adalah pembangunan *proving ground* Balai pengujian laik jalan & sertifikasi kendaraan bermotor (BPLJSKB) 1 lokasi.

BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga penugasan kepada Direktorat Sarana Transportasi Jalan sesuai amanat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

Di satu sisi diharapkan jaringan jalan dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI, di sisi lain jaringan jalan harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era-era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dlsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis jalan tersebut. Oleh karenanya, dokumen Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang jalan, yang membutuhkan peran seluruh stakeholders dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan yang handal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

Diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, dan berbagai upaya lainnya untuk dapat memastikan bahwa program penyelenggaraan jalan dapat terdelivery dengan baik dan dapat semaksimal mungkin melibatkan peran serta publik. Kebutuhan pendanaan penyelenggaraan jalan yang sedemikian besar, tidak akan terpenuhi oleh APBN, sehingga berbagai potensi alternatif pendanaan perlu diupayakan.

5.2 Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024.

Untuk implementasi Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, setiap Unit Kerja di lingkungan Direktorat Sarana Transportasi Jalan diharapkan dalam menyusun Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana

Kegiatan dan Anggaran) dengan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3 Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

Evaluasi pelaksanaan Renstra Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 ini setidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan Tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2024).

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

LAMPIRAN I
MATRIKS KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN
RENSTRA DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN 2020-2024

MATRIKS KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN BIDANG SARANA TRANSPORTASI JALAN

PROGRAM/KEGIATAN/SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET					ALOKASI PENDANAAN (Rp Miliar)				
			2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
03	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat											
GA	Program Infrastruktur Konektivitas							3.774,6	7.932,2	8.080,4	8.439,1	8.584,9
	SP 03 Meningkatkan Keselamatan Transportasi											
	IKP 01 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan		rasio	0,020	0,019	0,016	0,014	0,011				
	4369 Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat							871,1	2.318,6	2.570,1	2.893,1	2.695,8
	SK 04 Meningkatkan Keselamatan Transportasi Darat											
	IKK 03 Jumlah perusahaan AKAP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)		dokumen	40	60	80	100	120				
	IKK 04 Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan di jalan nasional		lokasi	59	91	125	156	189				
	IKK 05 Jumlah ketersediaan taman edukatif		lokasi	2	4	5	7	8				
	IKK 06 Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan		orang	16.000	39.000	39.000	39.000	39.000				
	IKK 07 Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)		unit	3	6	10	14	17				
	IKK 08 Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor		%	48	52	56	59	63				
	IKK11 Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi		Dokumen	20	22	24	26	28				
	IKK12 Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan		Draf	11	11	11	11	11				
	IKK13 Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor		Sertifikat	593	623	654	686	740				
	IKK14 Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang		Orang	1052	1393	1463	1536	1613				
	4370 Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat											
	SK 05 Meningkatkan Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat											
	IKK 01 Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat		nilai	85	86	87	88	89				
WA	Program Dukungan Manajemen							3.774,6	7.932,2	8.080,4	8.439,1	8.584,9
	SP 02 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik											
	IKP 01 Indeks RB Kementerian Perhubungan		nilai	78,0	79,0	79,5	80,0	80,5				

LAMPIRAN II
MATRIKS PROYEK PRIORITAS
RENSTRA DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN 2020-2024

MATRIKS PROYEK PRIORITAS
RENSTRA DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN TAHUN 2020-2024

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS	SATUAN	VOLUME					TOTAL	APBN (Rp Miliar)					TOTAL	PIC
			2020	2021	2022	2023	2024		2020	2021	2022	2023	2024		
GA	Program Infrastruktur Konektivitas								3.789,56	7.984,09	8.108,27	8.439,06	8.584,88	36.905,85	Ditjen Hubdat
4637	Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat								2.335,68	4.097,47	4.048,22	4.293,02	4.966,42	19.740,81	Ditjen Hubdat
4638	Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat								577,86	1.563,10	1.485,03	1.248,00	917,30	5.791,30	Ditjen Hubdat
4639	Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat								871,09	2.318,60	2.570,09	2.893,12	2.695,84	11.348,74	Ditjen Hubdat
07	Pembangunan Implementasi Batas Kecepatan	Unit	3	10	14	8	12	47	6,00	15,00	21,00	12,00	18,00	72,00	Dit.STJ
08	Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)	Unit	4	2	2	2	2	12	8,00	6,60	6,60	6,60	6,60	34,40	Dit.STJ
09	Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	Unit	7	25	25	25	25	107	19,51	75,00	75,00	75,00	75,00	319,51	Dit.STJ
10	Pembangunan Taman Edukasi	Unit	0	2	1	2	1	6	0,00	12,00	6,00	12,00	6,00	36,00	Dit.STJ
11	Penyelenggaraan Pekan Keselamatan	Lokasi	11	34	34	34	34	34	15,00	38,00	38,00	38,00	38,00	167,00	Dit.STJ
12	Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi (PN 5 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi)	Lokasi	1	1	1	1	0	1	5,00	20,00	20,00	250,00	-	295,00	Dit.STJ
13	Pencetakan Bukti Lulus Uji Berkala Elektronik	Unit	283.694	1.000.000	1.500.000	1.750.000	1.875.000	6.408.694	6,00	46,40	74,25	90,48	100,13	317,25	Dit.STJ
14	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Unit	25	25	25	25	25	25	17,96	19,75	21,73	23,90	26,27	109,62	Dit.STJ
4640	Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat								4,92	4,92	4,92	4,92	5,31	25,00	Ditjen Hubdat
01	Pembentukan Road Safety Center (PN 5 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi)	Unit	20	20	20	20	20	20	4,92	4,92	4,92	4,92	5,31	25,00	Dit.STJ