



RENCANA STRATEGIS

DIREKTORAT SARANA DAN
KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN
2025 - 2029



KATA PENGANTAR

Proses penyusunan maupun sistematika dokumen Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 berpedoman pada Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga 2020-2024.

Pembangunan bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 menghadapi tantangan dari perkembangan lingkungan strategis, seperti periode puncak bonus demografi pada tahun 2020-2035, perubahan tatanan sosial masyarakat paska 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.

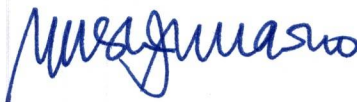
Rencana Strategis atau Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional atau RPJMN 2025-2029 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029. Selain itu, renstra ini juga menjadi pijakan awal untuk mendukung agenda 100 Tahun Indonesia Merdeka, sebagaimana termuat dalam Visi Indonesia Emas 2045, yaitu: Berdaulat, Maju, Adil, dan Makmur.

Penyusunan Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi 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.

Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi 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 Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. Renstra ini diharapkan merupakan turunan dari pelaksanaan pembangunan bidang perhubungan darat dan mendukung terwujudnya **Transportasi Darat Maju Menuju Indonesia Emas 2045**.

Jakarta, 29 Desember 2025

DIREKTUR SARANA DAN KESELAMATAN
TRANSPORTASI JALAN



YUSUF NUGROHO, S.T., M.T

PEMBINA UTAMA MUDA (IV/c)

NIP. 19740614 199803 1 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	9
1.1 Kondisi Umum.....	9
1.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	9
1.1.2 Capaian Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024	11
1.2 Potensi dan Permasalahan	17
1.3 Mandat Dan Penugasan	31
1.3.1 Mandat Penyelenggaraan dari Undang-Undang di Bidang Transportasi Jalan.....	31
BAB 2 VISI, MISI, DAN TUJUAN DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN 2025-2029	35
2.1 Visi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029.....	35
2.2 Misi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029	37
2.3 Tujuan.....	42
2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional	42
2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan	45
2.3.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	47
2.3.4 Tujuan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025- 2029.....	53
2.4 Sasaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	55
2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional.....	55
2.4.2 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	61
2.4.3 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan.....	70
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	73
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional	73
3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	73

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029.....	84
3.2. Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	90
3.3 Kerangka Regulasi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	95
3.4 Kerangka Kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	108
3.5 Kerangka Kelembagaan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	112
3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan.....	112
3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan.....	113
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	115
4.1 Target Kontribusi Sektor Transportasi Darat Dalam RPJMN Tahun 2025-2029.....	115
4.2 Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	119
4.2.1 Target Pencapaian Sasaran Program	119
4.2.2 Target Keluaran (Output) Pelaksanaan Kegiatan.....	120
4.2.3 Dukungan Bidang Transportasi Darat terhadap Prioritas Nasional (PN) Dalam RPJMN 2025-2029	123
4.3 Target Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi jalan	126
4.4 Kerangka Pendanaan	133
4.4.1 Kebutuhan Pendanaan.....	133
4.4.2 Skema Pendanaan	137
4.5 Indikasi Kegiatan Strategis.....	137
4.5.1 Indikasi Program Kegiatan dan Proyek Nasional Bidang Transportasi dalam RPJMN 2025-2029.....	137
4.5.2 Dukungan Bidang Transportasi terhadap Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.....	138
4.5.3 Program dan Kegiatan Direktif Presiden.....	138
4.5.4 Indikasi Proyek Strategis Nasional (PSN) Bidang Transportasi 2025-2029.....	140
4.6 Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan.....	141
BAB 5 PENUTUP.....	145
5.1 Kesimpulan	145
5.2 Mekanisme Evaluasi	146
LAMPIRAN 1: Matriks Kinerja dan Pendanaan	149

LAMPIRAN 2: Matriks Kerangka Pendanaan Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025 - 2029.....	156
LAMPIRAN 3: Peta Sebaran Lokasi Rawan Kecelakaan Tahun 2025 - 2029.....	192

DAFTAR TABEL

Tabel I. 1 Bagan Struktur Organisasi di Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	9
Tabel I. 2 Capaian Indikator Kinerja Program/Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024.....	12
Tabel I. 3 Realisasi Program/Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024	14
Tabel I. 4 Capaian Realisasi Program/Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024.....	15
Tabel I. 5 Jumlah Kejadian dan Keparahannya Korban Kecelakaan Lalu Lintas 2019-2023	18
Tabel I. 6 Tantangan dan Peluang Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	30
Tabel I. 7 Daftar Peraturan Perundang-Undangan Rujukan sesuai Tugas dan Fungsi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	31
Tabel I. 8 Penugasan dari Dokumen Perencanaan Lainnya	32
Tabel II. 1 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Ditjen Perhubungan Darat	57
Tabel II. 2 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Ditjen Perhubungan Darat.....	58
Tabel II. 3 Tujuan dan Sasaran Sektor Perhubungan untuk Mendukung PN 2, PN 3, dan PN 5	59
Tabel II. 4 Tujuan dan Sasaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan untuk Mendukung Prioritas Nasional.....	60
Tabel II. 5 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	62
Tabel II. 6 Sasaran dan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	64

Tabel II. 7 Sasaran dan Indikator Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	71
Tabel III. 1 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	75
Tabel III. 2 Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	80
Tabel III. 3 arah kebijakan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	84
Tabel III. 4 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025-2029	86
Tabel III. 5 Kerangka Regulasi Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025-2029	100
Tabel IV. 1 target Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Indikator Pembangunan Nasional 2025-2029	115
Tabel IV. 2 target Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Indikator Pembangunan Nasional 2025-2029	117
Tabel IV. 3 Target Indikator Kinerja Program Ditjen Perhubungan Darat	119
Tabel IV. 4 Target Keluaran (Output) RENSTRA Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029	120
Tabel IV. 5 Target Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan	126
Tabel IV. 6 Target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029	132
Tabel IV. 7 Kebutuhan Pendanaan Bidang Sarana Dan Keselamatan Transportasi Jalan	134
Tabel IV. 8 Manajemen Risiko Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	144

DAFTAR GAMBAR

Gambar I.1 Bagan Struktur Organisasi di Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	10
Gambar I.2 Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	19
Gambar I.3 Analisis Situasional Sarana Transportasi Jalan.....	26
Gambar I.4 Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Ditjen Perhubungan Darat	33
Gambar II.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	36
Gambar II.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	40
Gambar II.3 Arahan RPJMN 2025-2029 terhadap Dukungan Sektor Transportasi pada Prioritas Nasional	45
Gambar II.4 Peta Strategi (Strategy Map) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	54
Gambar II.5 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029.....	56
Gambar III.1 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	108
Gambar III.2 Struktur Organisasi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	112

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

1.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Tugas dan fungsi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan diatur pada Permenhub No. PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana disajikan pada **Tabel I.1**.

Tabel I. 1 Bagan Struktur Organisasi di Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Tugas dan Fungsi	Pengaturan Muatan PM 4 Tahun 2025
Tugas	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan
Fungsi	Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan menyelenggarakan fungsi: - Penyiapan perumusan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, teknologi kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; - Penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, teknologi kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; - Penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, teknologi kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; - Penyiapan pemberian bimbingan teknis, dan supervisi di bidang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, teknologi kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; - Penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor, teknologi kendaraan bermotor, manajemen keselamatan, serta promosi dan kemitraan keselamatan transportasi jalan; dan - Penyiapan pembinaan dan pemberian dukungan administrasi urusan tata usaha, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengola

Secara umum, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan memiliki fungsi penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, penyusunan NSPK, pemberian Bimtek, serta evaluasi dan pelaporan di bidang terminal angkutan jalan, penimbangan kendaraan bermotor, fasilitas pendukung dan integrasi moda, serta kepengusahaan prasarana. 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 Sarana dan Keselamatan Transportasi 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 Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan perpanjangan tangan dalam pelaksanaan fungsi Perkantoran, Kearsipan, Pengelolaan Aset dan Monitoring. Pelaksanaan tanggung jawab bagian Tata Usaha pada Direktorat Sarana Transportasi Jalan akan dibahas lebih lanjut pada **Lampiran 3**.

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

Susunan organisasi dan tata kerja Sarana Transportasi Jalan disajikan pada gambar berikut.



Gambar I. 1 Bagan Struktur Organisasi di Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

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

Bagan tersebut menjelaskan bahwa Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan terdiri atas subdirektorat-subdirektorat sebagai berikut:

- a. Subdirektorat Uji Tipe Kendaraan Bermotor;

Subdirektorat Uji Tipe Kendaraan Bermotor 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 uji tipe kendaraan bermotor.

b. Subdirektorat Uji Berkala Kendaraan Bermotor;

Subdirektorat Uji Berkala Kendaraan Bermotor 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 uji berkala kendaraan bermotor.

c. Subdirektorat Manajemen Keselamatan;

Subdirektorat Manajemen Keselamatan 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 manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

d. Subdirektorat Diseminasi dan Kemitraan Keselamatan; dan

Subdirektorat Diseminasi dan Kemitraan Keselamatan 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 sosialisasi dan kemitraan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

e. Kelompok Jabatan Fungsional.

1.1.2 Capaian Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024

Sasaran Program Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 dirumuskan berdasarkan sasaran nasional pembangunan pada sektor transportasi pada RPJMN 2020-2024. Sasaran program ini juga memperhatikan visi misi Kementerian Perhubungan dan permasalahan pembangunan yang terjadi pada periode tersebut. Sasaran program Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024 diukur melalui Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK. Tabel 2 menyajikan capaian indikator kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024.

Direktorat Sarana Transportasi Jalan pada Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 memiliki 2 (dua) Sasaran Program (SP) sebagai dukungan terhadap 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS) pada level Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024. Realisasi dan

capaian kinerja program Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 dijelaskan pada Tabel 2 dimana terdapat 13 (tiga belas) Indikator Kinerja Kegiatan (IKK).

Tabel 2 menggambarkan indikator kinerja kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan hingga tahun 2024 beserta target pada tahun 2024. Salah satu indikator kinerja kegiatan adalah Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan, yang menunjukkan capaian sebanyak 23.907 orang yang tersosialisasi hingga melebihi target 2024 yang sebesar 20.000 orang. Hal ini mencerminkan peningkatan yang signifikan meningkatkan keselamatan transportasi darat, capaian Rencana Strategis Direktorat Sarana Transportasi Jalan Tahun 2020-2024 disajikan pada **Tabel I.2**.

Tabel I. 2 Capaian Indikator Kinerja Program/Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024

No	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	REALISASI S.D 2024	TARGET S.D 2024
	SP03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi			
1	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Persen	0,007	0,008
	SK3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat			
2	IKK03	Jumlah perusahaan AKAP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)	Perusahaan	205	200
3	IKK04	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan di jalan nasional	Lokasi	388	388
4	IKK05	Jumlah ketersediaan taman edukatif	Lokasi	0	0
5	IKK06	<i>Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan</i>	Orang	23.907	20.000
6	IKK07	<i>umlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)</i>	Unit	8	8
7	IKK08	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	Persentase	69,9	69
8	IKK09	Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Dokumen	8	8
9	IKK10	Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Draf	11	12
10	IKK11	Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor	Sertifikat	170	170

No	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	REALISASI S.D 2024	TARGET S.D 2024
11	IKK12	Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Orang	2.657	2.416
	SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat			
12	IKK1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	89	89
	SP02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik			
13	IKP01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	85,5	85,5

Dari Indikator Kinerja Kegiatan diatas, dalam konteks keselamatan Transportasi, pada tahun 2024, rasio kejadian kecelakaan transportasi jalan per 10.000 keberangkatan tercatat sebesar 0,007, yang berarti melampaui target kinerja sebesar 0,008. Capaian ini menunjukkan bahwa tingkat keselamatan operasional transportasi jalan berada dalam kondisi yang lebih baik dibandingkan dengan sasaran yang telah ditetapkan. Pencapaian tersebut didukung oleh meningkatnya efektivitas pelaksanaan pengawasan dan inspeksi keselamatan (rampcheck) terhadap kendaraan angkutan umum, sehingga kendaraan yang beroperasi telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Selain itu, implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada perusahaan angkutan umum semakin optimal, khususnya dalam aspek pengelolaan risiko, pemeliharaan armada, dan pengendalian operasional.

Indikator kinerja kegiatan sasaran meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat, Jumlah perusahaan AKAP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) mencapai 205 Perusahaan, lebih tinggi dari target 200 Perusahaan, Capaian tersebut dipengaruhi oleh meningkatnya komitmen perusahaan angkutan dalam memenuhi ketentuan keselamatan, seiring dengan penguatan kebijakan dan pembinaan penerapan SMK oleh pemerintah. Pelaksanaan sosialisasi, bimbingan teknis, dan pendampingan penyusunan dokumen SMK secara berkelanjutan mendorong perusahaan untuk mempercepat implementasi SMK sebagai bagian dari persyaratan operasional.

Pada tahun 2024 Jumlah ketersediaan taman edukatif dengan realisasi 0 Lokasi dikarenakan belum terpenuhinya kesiapan lahan, termasuk kejelasan status kepemilikan dan perizinan penggunaan lahan yang menjadi prasyarat pelaksanaan pembangunan. Selain itu, koordinasi dengan pemerintah daerah sebagai pemilik kewenangan wilayah belum

sepenuhnya tuntas, sehingga proses penetapan lokasi dan dukungan anggaran pendamping tidak dapat diselesaikan. Keterbatasan alokasi anggaran serta penyesuaian prioritas program, yang mengakibatkan kegiatan pembangunan fisik taman edukatif belum dapat dilaksanakan. Di samping itu, belum tersusunnya desain teknis dan konsep edukasi secara komprehensif, termasuk integrasi kurikulum keselamatan lalu lintas, turut menjadi kendala dalam memulai pelaksanaan kegiatan.

Terakhir, Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan pada tahun 2024 mencapai 85,5, dengan target 85,5 pada tahun 2024, menandakan upaya berkelanjutan dalam meningkatkan tata kelola dan efisiensi birokrasi.

Tabel I. 3 Realisasi Program/Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024

No	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	2020	2021	2022	2023	2024
				Realisasi	Realisasi	Realisasi	Realisasi	Realisasi
	SP03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi						
1	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Persen	0,0037	0,0152	0	0,008	0,007
	SK3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat						
2	IKK03	Jumlah perusahaan AKAP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)	Perusahaan	11	24	55	158	205
3	IKK04	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan di jalan nasional	Lokasi	55	251	283	308	388
4	IKK05	Jumlah ketersediaan taman edukatif	Lokasi	0	0	0	0	0
5	IKK06	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	17.735	21.479	21.578	20.000	23.907
6	IKK07	umlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)	Unit	0	0	0	8	8
7	IKK08	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	Persentase	49	60,97	65,43	68,74	69,9
8	IKK09	Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Dokumen	20	23	9	10	8
9	IKK10	Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Draf	12	10	11	8	11
10	IKK11	Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor	Sertifikat	593	347	230	238	170
11	IKK12	Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Orang	1.052	1.720	3.344	2.429	2.657
	SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat						
12	IKK1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	97	87	87	87	89
	SP02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik						
13	IKP01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai		85,27	85,27	78,4	85,5

Berdasarkan program/kegiatan di bawah, Direktorat Sarana Transportasi Jalan dapat mengukur nilai capaian realisasi dengan membandingkan antara volume realisasi terhadap target. Realisasi ditampilkan pada Tabel I.3 dan capaian realisasi ditampilkan pada Tabel I.4.

Tabel I. 4 Capaian Realisasi Program/Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan 2020-2024

No	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	2020			2021			2022			2023			2024		
				T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)	T	R	C (%)
	SP03	Meningkatnya Keselamatan Transportasi																
1	IKP 01	Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	Persen	0,02	0,0037	181,5 %	0,019	0,0152	120%	0,015	0	200%	0,015	0,008	146,67 %	0,008	0,007	112,5 %
	SK3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat																
2	IKK03	Jumlah perusahaan AKAP, Pariwisata, ALBN, Angkutan B3, dan Angkutan Alat Berat yang menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)	Perusahaan	7	11	157%	20	24	120%	55	55	100%	122	158	129,51 %	200	205	102,5 %
3	IKK04	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZoSS, RASS, dan batas kecepatan di jalan nasional	Lokasi	59	55	93%	75	251	334,67 %	283	283	100%	308	308	100%	388	388	100%
4	IKK05	Jumlah ketersediaan taman edukatif	Lokasi	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	0	-
5	IKK06	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	16.000	17.735	111%	20.000	21.479	107%	20.000	21.578	107,8 %	20.000	20.000	100%	20.000	23.907	119,54%
6	IKK07	umlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)	Unit	0	0	-	0	0	-	0	0	-	8	8	100%	8	8	100%

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

7	IKK08	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	Persentase	48	49	102%	60	60,97	101,62 %	62	65,43	105,53 %	65	68,74	101,09 %	69	69,9	101,30%
8	IKK09	Jumlah Dokumen Kajian dan Pedoman Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Dokumen	20	20	100%	19	23	121,05 %	9	9	100%	10	10	100%	8	8	100%
9	IKK10	Jumlah Draf Regulasi di Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Draf	11	12	109%	10	10	100%	11	11	100%	8	8	100%	12	11	91,67 %
10	IKK11	Jumlah Sertifikasi Penguji Kendaraan Bermotor	Sertifikat	593	593	100%	347	347	100%	230	230	100%	238	238	100%	170	170	100%
11	IKK12	Jumlah Orang yang mengikuti Bimbingan Teknis, Peningkatan Kapasitas SDM, Diklat di bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Orang	1.052	1.052	100%	1.720	1.720	100%	3.117	3.344	107,28 %	2.429	2.429	100%	2.416	2.657	109,98%
	SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat																
12	IKK1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	97	97	100%	86	87	101%	87	87	100%	87	87	100%	89	89	100%
	SP02	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik																
13	IKP01	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai				79	85,27	108%	85,27	85,27	100%	79,5	78,4	98,62 %	85,500	85,500	100%

Sumber: Bagian Perencanaan Ditjen Perhubungan Darat, 2024

Evaluasi juga perlu dilakukan terhadap muatan Renstra Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2020-2024. Penyusunan indikator (input, output, dan outcome) belum menggambarkan relasi antar indikator. Sebaliknya, pengukuran kinerja dilakukan dengan membandingkan realisasi dan target saja. Jika evaluasi hanya menggunakan persentase realisasi terhadap target saja, maka suatu keberhasilan atau kegagalan pencapaian target output dari masing-masing direktorat belum dapat menggambarkan kinerja direktorat yang bersangkutan. Capaian target output dipengaruhi oleh input yang digunakan, sehingga perubahan input dapat mempengaruhi kemampuan suatu direktorat untuk memenuhi target output yang ditetapkan.

Menindaklanjuti hal tersebut, kerangka kerja penyusunan Renstra Ditjen

Perhubungan Darat 2025-2029 menggunakan pendekatan sebagai berikut:

- a. Pengukuran kinerja Renstra Ditjen Perhubungan Darat 2025-2029 tidak hanya menggunakan perbandingan target & realisasi output saja, tetapi juga menggunakan menggunakan indeks atau rasio untuk membandingkan output dengan input maupun outcome dengan output;
- b. Penyusunan Renstra Ditjen Perhubungan Darat 2025-2029 perlu memperhatikan relasi antara output dengan outcome untuk mengetahui efektivitas output untuk menghasilkan suatu manfaat yang diharapkan (outcome) maupun relasi antara input dengan output untuk mengetahui efisiensi penggunaan input untuk menghasilkan suatu output;

1.2 Potensi dan Permasalahan

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

Isu strategis sektor perhubungan darat adalah sebagai berikut:

- a. Masih tingginya fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan
Tingginya jumlah kecelakaan dan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas masih menjadi permasalahan utama

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

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

Tabel I. 5 Jumlah Kejadian dan Keparahannya Korban Kecelakaan Lalu Lintas 2019-2023

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

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri pada PDDA 2023

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



Gambar I. 2 Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

Sumber: diolah dari data Korlantas Polri pada PDDA 2023

Fatalitas korban kecelakaan pada tahun 2023 menunjukkan bahwa 3-4 orang meninggal dunia per jam akibat kecelakaan lalu lintas, satu dari delapan korban kecelakaan lalu lintas jalan meninggal dunia, dan satu orang meninggal dunia tiap enam kejadian kecelakaan lalu lintas jalan. Kecelakaan lalu lintas jalan disebabkan oleh kombinasi faktor manusia, kendaraan, dan jalan (dan lingkungan), dan interaksi masing-masing faktor tersebut. Perubahan paradigma keselamatan jalan diperlukan dengan tidak hanya fokus pada penurunan jumlah kecelakaan (*traditional approach*), tetapi menjadi kombinasi antara *traditional approach* dan *safe system approach* dengan fokus pada pengurangan fatalitas.

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

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

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

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

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

Secara konseptual, keterlibatan kendaraan angkutan umum pada kecelakaan lalu lintas jalan memiliki karakteristik *low frequency, high consequence*. Temuan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan angkutan umum patut diduga bahwa faktor awak kendaraan hanyalah simptom penyebab kecelakaan. Berlangsungnya fragmentasi industri angkutan umum ditandai oleh perusahaan angkutan umum hanya mengoperasikan jumlah armada sedikit dan tidak memenuhi skala keekonomian untuk menjalankan bisnis angkutan umum. Untuk bertahan dalam bisnis, perusahaan angkutan umum melakukan maksimalisasi utilisasi aset dan memotong biaya, sehingga meningkatkan risiko yang membahayakan keselamatan LLAJ. Pola pikir *good business is good safety* perlu dibangun untuk mendorong konsolidasi industri angkutan umum agar pengoperasian armada angkutan umum mampu memenuhi skala keekonomian dan pada akhirnya mampu menurunkan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas jalan yang fatal.

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

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



Gambar I.2 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 berkontribusi 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.

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

1. Belum adanya Integrasi Data Secara Menyeluruh dari seluruh pemangku kepentingan baik dari segi : Regulator, Pengawasan, perlindungan Konsumen, pengguna Jasa, yang menyebabkan data pengujian kendaraan bermotor tidak dapat dimaksimalkan dalam pembatasan kendaraan yang berpotensi ODOL
2. Tidak adanya tata niaga komoditas menyebabkan peningkatan jumlah dan jarak perjalanan. Akibatnya,

pergerakan angkutan barang menjadi acak dan biaya transportasi meningkat;

3. Minimnya pusat konsolidasi barang, angkutan peti kemas masih terbatas;
4. 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;
5. Fragmentasi industri angkutan barang jalan, moral hazard perilaku over load dari operator angkutan kecil;
6. Empty backhaul muatan angkutan barang (<50%); dan
7. 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.

c. Pembangunan Fasilitas Proving Ground di BPLJSKB

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

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

kualitas pengujian kendaraan bermotor yang ada di Indonesia maupun Asia Tenggara.

d. Kebutuhan Actual Data

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

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

a. Dukungan terhadap Pengembangan KSPP (Food Estate)

Dukungan Perhubungan Darat terhadap Pengembangan KSPP (Food Estate) dapat dilakukan dengan perencanaan jalur logistik di Food Estate. Perencanaan hierarki simpul dilakukan dengan integrasi unit pengolahan paska 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 petikemas. Sistem jaringan sungai juga dapat dimanfaatkan untuk melayani pergerakan komoditas di food estate.

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

b. Dukungan terhadap Program Makan Siang Gratis

Program makan siang gratis mengungkit permintaan pergerakan barang pada saat penyedia makan siang gratis 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 perhubungan terhadap program makan siang gratis dapat dilakukan melalui perencanaan logistik perkotaan maupun bantuan teknis berupa penyediaan sarana transportasi.

Analisis situasional bidang Sarana Tansportasi Jalan dilakukan dengan pendekatan PESTEL analysis sebagai berikut:

a. Political

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

b. Economic

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

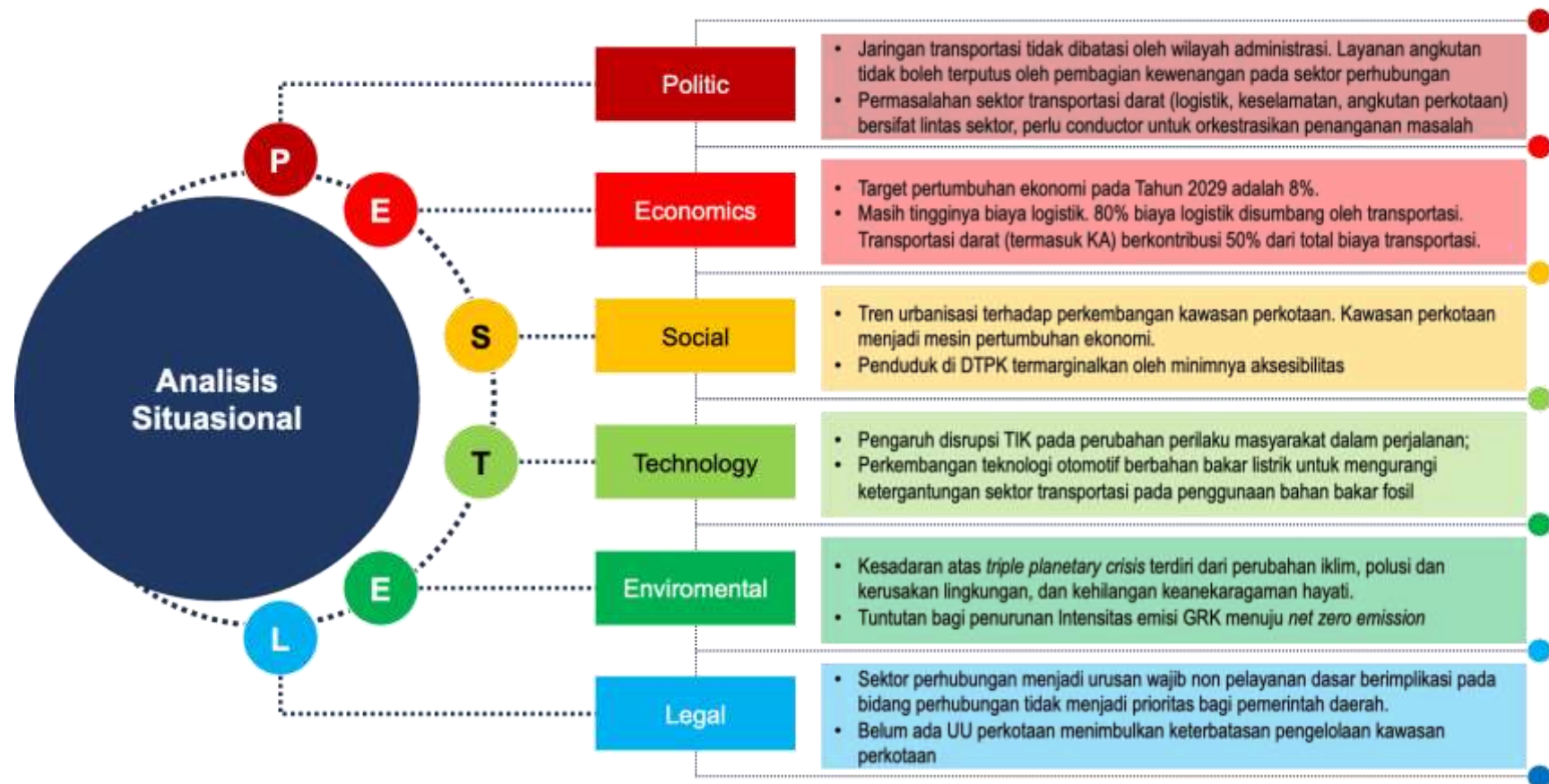
c. Social

1. Tren urbanisasi terhadap perkembangan kawasan perkotaan. Kawasan perkotaan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi; dan
2. Penduduk di DTPK termarginalkan oleh minimnya aksesibilitas

d. Technology

1. Pengaruh disrupsi TIK pada perubahan perilaku masyarakat dalam perjalanan; dan
 2. Perkembangan teknologi otomotif berbahan bakar listrik untuk mengurangi ketergantungan sektor transportasi pada penggunaan bahan bakar fosil
- e. Enviromental
1. Kesadaran atas triple planetary crisis terdiri dari perubahan iklim, polusi dan kerusakan lingkungan, dan kehilangan keanekaragaman hayati; dan
 2. Tuntutan bagi penurunan Intensitas emisi GRK menuju *net zero emission*.
- f. Legal
1. Sektor perhubungan menjadi urusan wajib non pelayanan dasar berimplikasi pada bidang perhubungan tidak menjadi prioritas bagi pemerintah daerah; dan
 2. Belum ada UU perkotaan menimbulkan keterbatasan pengelolaan kawasan perkotaan

Penjabaran analisis situasional secara ringkas disajikan pada **Gambar I.3.**



Gambar I. 3 Analisis Situasional Sarana Transportasi Jalan

Analisis tantangan dan peluang untuk menjawab isu strategis dan analisis situasional dari faktor eksternal yang mempengaruhi kinerja sektor perhubungan darat adalah sebagai berikut:

- a. 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).
- b. 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.
 - Kementerian Perhubungan memiliki data kendaraan bermotor yang telah memenuhi laik jalan. Sehingga data pada kementerian perhubungan perlu untuk dilakukan integrasi lintas sektor dan kewenangan;
2. Peluang penanganan kendaraan barang ODOL pada tahap awal adalah difokuskan pada pada angkutan barang khusus dan tahap berikutnya pemerintah daerah didorong untuk terlibat dalam penanganan ODOL untuk angkutan barang umum dengan cara melakukan integrasi data.
- c. Tantangan dan Peluang Pembangunan Proving Ground di BPLJSKB
1. Tantangan Pembangunan Proving Ground di BPLJSKB adalah dalam pembangunan ditemukan permasalahan dalam proses pembangunan untuk menyesuaikan dengan regulasi dari UN-ECE Regulations;
 2. Peluang dengan dibangunnya Proving Ground di BPLJSKB yang mengacu pada standar UN-ECE Regulations memperoleh pengakuan bersama hasil dari proses pengujian kendaraan di negara ASEAN sehingga tidak perlu diuji kembali apabila telah lulus pengujian standar. Selain itu, meningkatkan keselamatan kendaraan dengan ramah lingkungan.
- d. 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 I. 6 Tantangan dan Peluang Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

No	Isu Strategis	Tantangan	Peluang
1	Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	- 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.	- 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).
2	Kendaraan Barang ODOL	- 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.	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.
3	Pembangunan Proving Ground di BPLJSKB	Tantangan Pembangunan Proving Groung di BPLJSKB adalah dalam pembangunan ditemukan masalah permasalahan dalam proses pembangunan untuk menyesuaikan dengan regulasi dari UN-ECE Regulations	Peluang dengan dibangunnya Proving Ground di BPLJSKB yang mengacu pada standar UN-ECE Regulations memperoleh pengakuan bersama hasil dari proses pengujian kendaraan di negara ASEAN sehingga tidak perlu diuji kembali apabila telah lulus pengujian standar. Selain itu, meningkatkan keselamatan kendaraan dengan ramah lingkungan
4	Kebutuhan Actual Data	Permasalahan transportasi jalan di Indonesia perlu diselesaikan dengan pemanfaatan pangkalan data yang bersifat actual (actual data) 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

1.3 Mandat Dan Penugasan

Rencana strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 juga disusun dengan memperhatikan mandat dari peraturan perundang-undangan di bidang transportasi darat dan laut serta penugasan dari dokumen perencanaan terkait, juga khususnya RPJMN 2025-2029 dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029.

1.3.1 Mandat Penyelenggaraan dari Undang-Undang di Bidang Transportasi Jalan

Terdapat sejumlah mandat penyelenggaraan dari sejumlah peraturan perundang-undangan di bidang transportasi jalan yang harus diperhatikan dalam menyusun muatan pokok dari Renstra Ditjen Perhubungan Darat, khususnya terkait dengan lingkup bidang, tujuan penyelenggaraan, serta cakupan kewenangan Ditjen Perhubungan Darat. Daftar peraturan perundang-undangan tersebut disampaikan pada tabel 1.7.

Tabel I. 7 Daftar Peraturan Perundang-Undangan Rujukan sesuai Tugas dan Fungsi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

No	Peraturan Perundangan	Bidang Tugas dan Fungsi sesuai PM No 4 Tahun 2025
	1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah 3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan 4. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 5. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ	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

Tabel Daftar Peraturan Perundang-Undangan Rujukan sesuai Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menunjukkan keterpaduan antara kerangka regulasi nasional dengan pelaksanaan mandat kelembagaan Ditjen Perhubungan Darat dalam periode Renstra 2025–2029. Regulasi tersebut menjadi dasar dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria (NSPK), serta pelaksanaan bimbingan teknis, supervisi, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pada masing-masing direktorat teknis.

Direktorat Lalu Lintas Jalan berpedoman pada regulasi yang mengatur manajemen dan rekayasa lalu lintas, jaringan lalu lintas, serta koordinasi lintas sektor guna mewujudkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas jalan. Direktorat Angkutan Jalan menjalankan fungsi pembinaan dan pengawasan angkutan orang dan barang dengan mengacu pada ketentuan penyelenggaraan angkutan jalan dan kelaikan kendaraan. Pada aspek prasarana, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan melaksanakan kebijakan pembangunan dan pengelolaan prasarana transportasi jalan yang terintegrasi dengan jaringan transportasi nasional. Selanjutnya, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan berfokus pada peningkatan keselamatan melalui pengaturan sarana kendaraan dan implementasi kebijakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan secara terpadu. Adapun Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan melaksanakan penyelenggaraan transportasi perairan darat berdasarkan regulasi pelayaran dan angkutan perairan. Secara keseluruhan, menegaskan keselarasan antara dasar hukum, tugas dan fungsi, serta arah kebijakan Ditjen Perhubungan Darat dalam mendukung pencapaian sasaran strategis pembangunan transportasi darat yang aman, andal, dan berkelanjutan pada periode Renstra 2025–2029

Dalam kerangka perencanaan pembangunan nasional, Pemerintah menyusun berbagai dokumen sektoral dan lintas sektor yang menetapkan Kementerian Perhubungan sebagai salah satu aktor pelaksana.

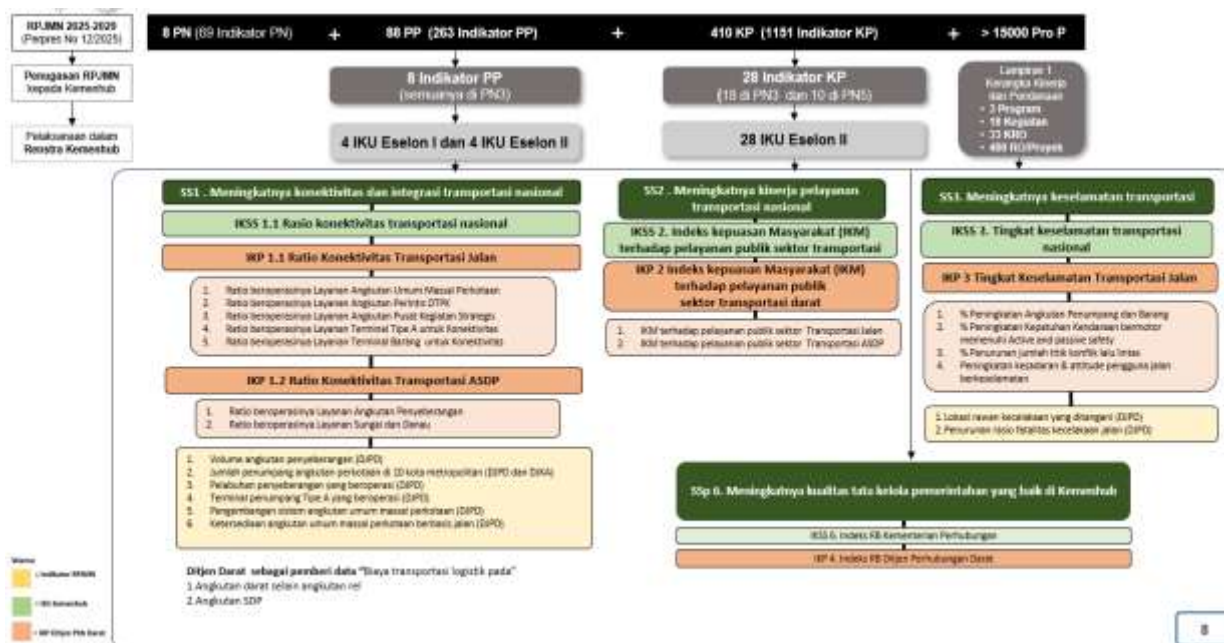
Tabel I. 8 Penugasan dari Dokumen Perencanaan Lainnya

No	Dokumen Perencana	Penugasan kepada Ditjen Perhubungan Darat
1	Peraturan Presiden No. 22 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Energi Nasional	Melaksanakan program/kegiatan khususnya terkait dengan: a. Meningkatkan keandalan sistem transportasi penyediaan energi b. Pemanfaatan sumber energi terbarukan dari jenis energi sinar matahari (selsurya), BBN, gas, batubara tercairkan, hidrogen, diarahkan untuk transportasi c. Penetapan target konsumsi bahan bakar di sektor transportasi dilakukan secara terukur dan bertahap untuk peningkatan efisiensi d. Percepatan penerapan dan/atau pengalihan ke sistem transportasi massal, baik transportasi perkotaan maupun antar kota yang efisien. e. Percepatan penerapan jalan berbayar (Electronic Road Pricing/ERP) untuk mengurangi kemacetan yang ditimbulkan oleh kendaraan pribadi f. Percepatan pelaksanaan substitusi BBM dengan gas di sektor transportasi

		g. Percepatan pemanfaatan tenaga listrik untuk penggerak kendaraan bermotor h. Pemberian insentif fiskal bagi produsen dan konsumen yang menggunakan non-BBM dan energi terbarukan di sektor transportasi
2	Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK)	a. Penanggung Jawab Pilar 3- Kendaraan yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan b. Mendukung pelaksanaan Program dan Kegiatan Penyelenggaraan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pilar lainnya
3	Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional	a. Penyusunan Baseline Emisi GRK Sub Sektor Transportasi b. Penyusunan target Mitigasi Perubahan Iklim Sub Sektor Transportasi c. Pelaksanaan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim nasional Sub Sektor Transportasi d. Pemantauan dan evaluasi terhadap Aksi Mitigasi Perubahan Iklim nasional Sub Sektor Transportasi

1. Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Ditjen Perhubungan Darat

Memperhatikan muatan RPJMN 2025-2029 terdapat sejumlah penugasan yang secara spesifik ditujukan untuk dilaksanakan dan/atau dikoordinir pelaksanaannya oleh Ditjen Perhubungan Darat.



Gambar I. 4 Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Ditjen Perhubungan Darat

Sasaran Program dan Indikator Program Ditjen Perhubungan Darat secara langsung ditautkan dengan indikator RPJMN 2025–2029 yang ditandai berwarna kuning, sebagai indikator strategis nasional yang menjadi mandat lintas K/L. Dalam konteks PN 3, indikator RPJMN berupa meningkatnya rasio konektivitas transportasi nasional diterjemahkan oleh Ditjen Hubdat ke dalam Sasaran Program peningkatan konektivitas transportasi darat dan penyeberangan. Keterkaitan ini diwujudkan melalui Indikator Program seperti rasio beroperasinya angkutan umum massal perkotaan, angkutan perintis dan perdesaan, trayek strategis, serta operasional terminal penumpang dan barang. Dengan demikian, indikator RPJMN tidak berhenti pada level makro, tetapi dioperasionalkan secara konkret pada layanan transportasi darat.

Selanjutnya, indikator RPJMN berwarna kuning pada PN 5 terkait meningkatnya kualitas pelayanan publik direspons melalui Sasaran Program Ditjen Hubdat berupa peningkatan kepuasan masyarakat terhadap pelayanan transportasi darat. Indikator Program yang digunakan adalah Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) sektor transportasi jalan dan ASDP, yang menjadi instrumen pengukuran langsung persepsi pengguna terhadap kinerja layanan pemerintah. Pada PN 3 dan PN 5, indikator RPJMN mengenai meningkatnya keselamatan transportasi nasional dihubungkan dengan Sasaran Program Ditjen Hubdat pada aspek keselamatan jalan. Indikator Program mencakup tingkat keselamatan transportasi jalan, kepatuhan kendaraan dan pengguna jalan, serta penurunan lokasi rawan kecelakaan dan fatalitas. Dengan keterkaitan ini, Ditjen Perhubungan Darat berperan sebagai pelaksana kunci yang menjembatani indikator RPJMN strategis (kuning) dengan capaian kinerja program yang terukur dan berdampak langsung dilapangan.

BAB 2

VISI, MISI, DAN TUJUAN DIREKTORAT SARANA TRANSPORTASI JALAN 2025-2029

2.1 Visi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

Visi menurut UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah rumusan umum mengenai keadaan yang diinginkan pada akhir periode perencanaan. Visi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi 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 tecermin dalam RPJPN 2025-2045 sebagai perayaan 100 tahun kemerdekaan Indonesia. Visi Indonesia Emas 2045 dilandasi oleh Visi Abadi Indonesia dalam Pembukaan UUD 1945 dengan mempertimbangkan modal dasar, megatren global, perubahan iklim, daya dukung dan daya tampung, serta pencapaian pembangunan sebelumnya.

UU No.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:

“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.

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

“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 II. 1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

Keterangan: *) 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

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 8**.

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 adalah:

“Transportasi Darat Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

Visi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan pengejawantahan dari visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam bidang sarana transportasi jalan. Adapun Visi Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 adalah sebagai berikut:

“Sarana Transportasi Jalan Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi ini diterjemahkan pada Misi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029.

2.2 Misi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

Misi menurut UU No. 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;
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 antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

Pelaksanaan fungsi yang diberikan kepada Kementerian Perhubungan mengacu pada Perpres No. 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 thdp ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara sistematis;

4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
6. Membangun transportasi perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional; dan
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 (Asta Cita)	Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029	Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029
1. Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM. 2. Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru 3. Meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, dan melanjutkan pengembangan infrastruktur. 4. Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda, dan penyandang disabilitas. 5. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri. 6. Membangun dari desa dan dari bawah untuk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan. 7. Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba. 8. Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam, dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.	1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan 2. Mewujudkan dukungan transportasi thdp ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru 3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman 4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan 5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama 6. Membangun transportasi perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau 7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional 8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim	1. Menyediakan transportasi darat yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan 2. Mewujudkan dukungan transportasi darat terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru 3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi darat yang merata dan terintegrasi secara kesisteman 4. Memperkuat kualitas SDM transportasi darat dan penerapan kebijakan transportasi darat yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan 5. Memperkuat konektivitas transportasi darat untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama 6. Membangun konektivitas transportasi darat pada wilayah perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau 7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi darat 8. Mewujudkan transportasi darat yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim

Gambar II. 2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

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

2.2.3 Misi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 diturunkan dari Misi Astacita Presiden 2025-2029, dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Gambar II.2** adalah sebagai berikut:

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

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

1. Menyediakan angkutan jalan yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan angkutan jalan terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur angkutan jalan yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;

4. Memperkuat kualitas SDM angkutan jalan dan penerapan kebijakan angkutan jalan yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas angkutan jalan untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
6. Membangun angkutan jalan pada wilayah perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan angkutan jalan; dan
8. Mewujudkan angkutan jalan yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.3 Tujuan

2.3.1 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:
8. Peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;
9. Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi;
10. Penguatan pertahanan dan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif;
11. Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas;
12. Menjamin pelestarian lingkungan hidup;
13. Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani;

14. Menjamin pembangunan hunian berkualitas terjangkau bersanitasi baik untuk masyarakat pedesaan/perkotaan dan rakyat yang membutuhkan;
15. Melanjutkan pemerataan ekonomi dan penguatan UMKM melalui program kredit usaha dan pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) serta kota-kota inovatif karakteristik-mandiri lainnya;
16. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasis sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluasluasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
17. Memastikan kerukunan antarumat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah; dan
18. 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 **Gambar II.3** adalah sebagai berikut:

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

agromaritim 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 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 MRLL 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.

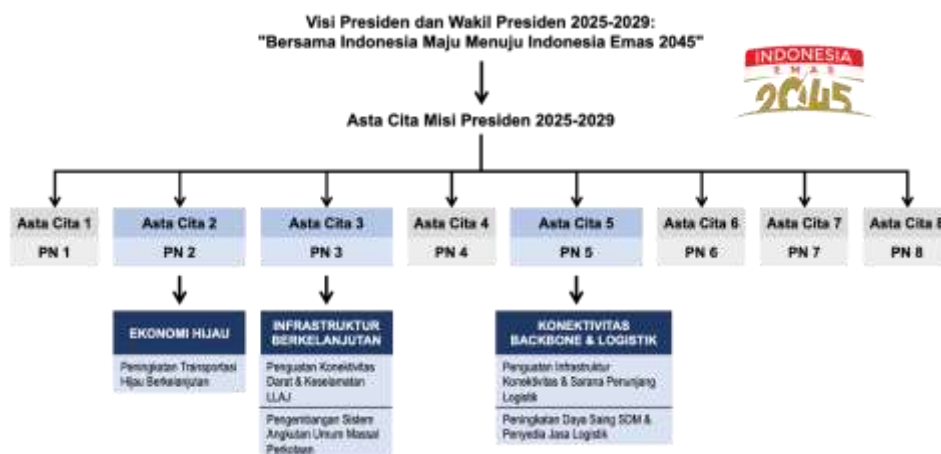
c. Prioritas Nasional 5

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.



Gambar II. 3 Arahan RPJMN 2025-2029 terhadap Dukungan Sektor Transportasi pada Prioritas Nasional

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

2.3.2 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) perpektif, 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;**
- T.2 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing;**
- T.3 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas;**
- T.4 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif.**

2.3.3 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:

- 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 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.
- b. Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah lingkungan adalah penurunan emisi GRK yang dihasilkan oleh kegiatan transportasi darat.

1. 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:

2. Konektivitas yang Handal

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

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

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

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

barang, dan mendukung pemerataan pembangunan.

3. 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.

4. 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.

5. 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 No.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 input 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.

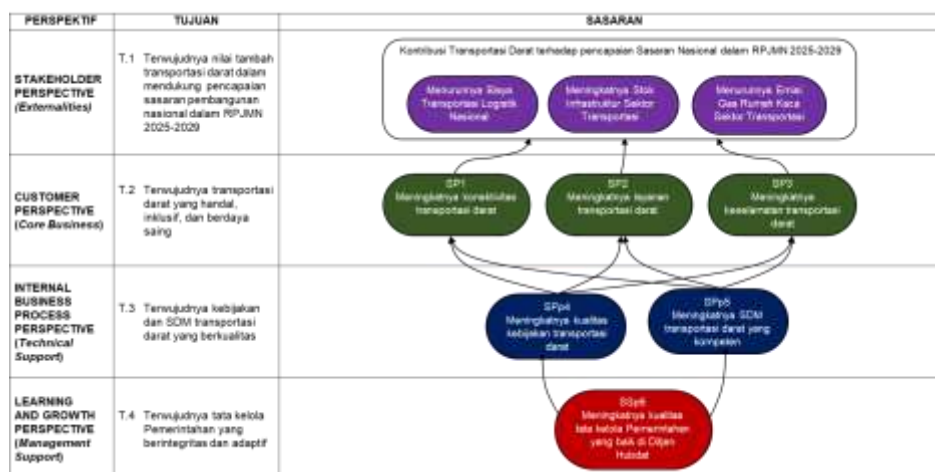
2.3.4 Tujuan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

Tujuan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi 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.



Gambar II. 4 Peta Strategi (Strategy Map) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

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

Rumusan tujuan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi 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:

- a. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran nasional pada RPJMN 2025-2029;
- b. Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing;
- c. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas; dan
- d. 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:

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

Tujuan pembangunan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

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

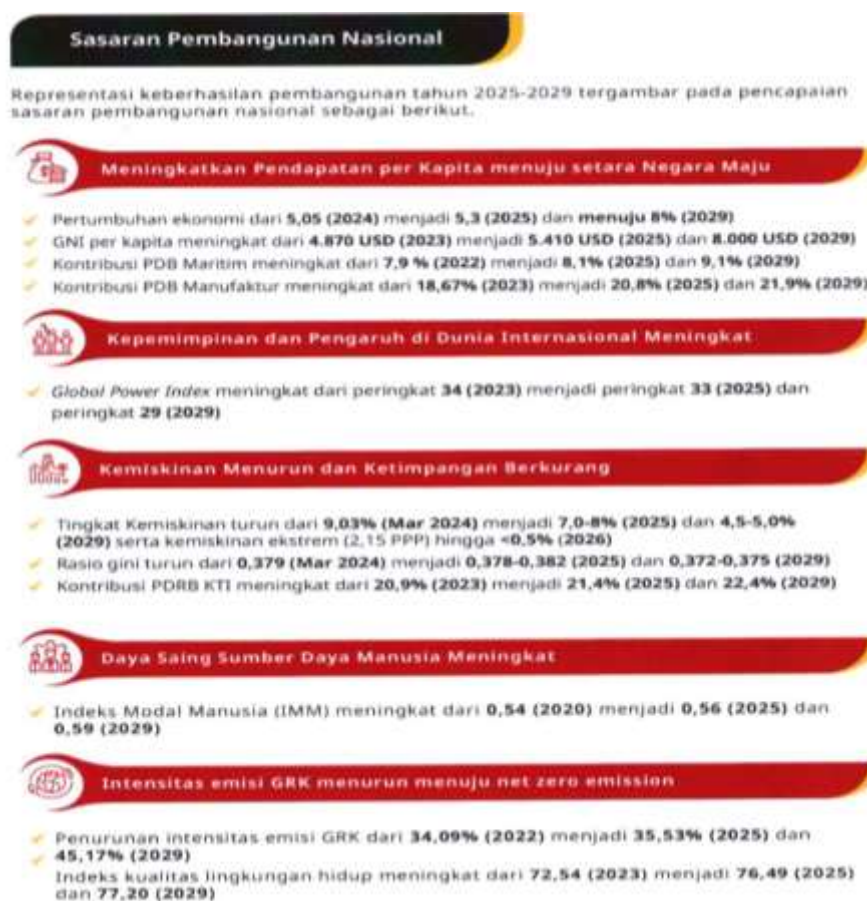
2.4 Sasaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai

penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045.

Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada Gambar II.8, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2029.



Gambar II. 5 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029

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

Detail sasaran pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada

Tabel II.3 Dalam RPJMN Tahun 2025-2029 terdapat sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro P) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator/pengampu maupun sebagai pendukung (detailnya dapat dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029).

Tabel II. 1 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Ditjen Perhubungan Darat

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

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

- a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

- b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)
- c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

Tabel II. 2 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Ditjen Perhubungan Darat

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

	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target				
				2025	2026	2027	2028	2029
	rel terhadap PDB							
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan sungai danau dan penyeberangan terhadap PDB***	persen	0,1	0,09				0,08

Tabel II. 3 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 II. 4 Tujuan dan Sasaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan untuk Mendukung Prioritas Nasional

Prioritas Nasional	Tujuan	Indikator	Satuan	Sasaran	
				2025	2029
Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK)	Menurunkan angka dan tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas pada lokasi berisiko tinggi melalui perbaikan kondisi jalan, perlengkapan keselamatan, dan manajemen lalu lintas secara terpadu	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	%	91,70	96,28
Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional	Mengurangi potensi kecelakaan dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan di jalan nasional melalui pembangunan ZoSS, RASS, Implementasi Batas Kecepatan dan Manajemen Keselamatan pada Perlintasan Sebidang guna meminimalkan konflik antar arus lalu lintas.	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	%	91,70	96,28
Peningkatan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	Meningkatkan keselamatan penyelenggaraan angkutan umum dengan memastikan perusahaan angkutan umum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan secara konsisten dan sesuai ketentuan, sehingga menurunkan risiko kecelakaan dan meningkatkan mutu pelayanan angkutan umum.	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	%	0,56	1,01
Peningkatan	Menjamin kendaraan	Peningkatan	%	70,20	83,40

Prioritas Nasional	Tujuan	Indikator	Satuan	Sasaran	
				2025	2029
Keselamatan Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck)	angkutan umum yang beroperasi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan melalui inspeksi keselamatan, sehingga menurunkan risiko kecelakaan dan melindungi keselamatan pengguna jasa.	keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan			
Pekan Nasional Keselamatan Jalan	Menurunkan tingkat fatalitas kecelakaan di Indonesia dan meningkatkan kesadaran dan pemahaman terhadap keselamatan jalan.	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	%	70	80

Sumber: Analisa Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

2.4.2 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 lalu lintas angkutan jalan;

Tabel II.5 menyajikan tujuan dan sasaran program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029. Sementara Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disajikan pada Tabel II.6.

Tabel II. 5 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	1. IKP1.1. Ratio Konektivitas transportasi Jalan 2. IKP1.2 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.	1. IKP 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Jalan 2. 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	SPp6 Meningkatnya	Mengukur sejauh mana Kementerian Perhubungan	IKP 4 : Indeks Reformasi Birokrasi

Tujuan	Sasaran Program	Penjelasan	Indikator Kinerja Program
kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.	kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	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.	Kemenhub

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

Tabel II. 6 Sasaran dan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

No	INDIKATOR	URAIAN	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
1	IKP1.1	Ratio Konektivitas transportasi Jalan (RKTJ)	Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antarwilayah melalui jaringan transportasi jalan, yaitu angkutan umum penumpang dan barang, terminal Tipe A, Terminal Barang, dengan AKAP, Angkutan Perintis dan Angkutan Barang RKTJ = (RKPP+RKDTPK+RKSPN+RKAKAP+RKAB)/5 a. RKPP : Ratio Beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan (Jumlah Kota atau Kawasan PKN sesuai PP NOMOR 13 TAHUN 2017 yang dilayani oleh BRT/BTS) $RKPP = \frac{KC}{KPKN}$ 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) b. RKDTPK : 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) $RKDTPK = \frac{KP}{KDTPK}$ KP : DTPK terlayani Perintis KDTPK : Jumlah DTPK yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres RKSPN : 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)	1. RKTJ a. Tahun 2024 : 0,426 b. Tahun 2025 : 0,444 c. Tahun 2029 : 0,606 2. RKPP 2024 : 25 kota BTS-BRT / 63 PKN+Kawasan 3. RKTDP : DTPK yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres = 68 Kab/Kota dan DTPK terlayani 2024 sesuai SK = 17 Kab/Kota 4. RKKSPN : Baseline 2024 : Jumlah kawasan dilayani 15 dari 89 Kawasan 5. RKAKAP : Base line, 2024 : 121 Terminal dari target 142 Terminal Rencana Pembangunan = 5 Terminal 6. RKAB : Baseline 2024 : 6 dari 13 Terminal 2029 : 13	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 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 3. RK DTPK Base Line 2025 : 17 , 2026 : 17, 2027 : 21, 2028 :

				RKKSPN =KS / KSPN KS : KSPN,KI terlayani layanan KSPN : Jumlah KSPN yang BISA terlayani perintis sesuai Perpres d. RKAKAP : Rasio beroperasinya layanan terminal tipe A untuk mendukung konektivitas (Jumlah terminal yang dioperasikan terhadap rencana pengembangan Terminal Tipe sesuai Ketentuan Menteri RKAKAP : Jumlah terminal Tipe A yang beroperasi / Rencana kebutuhan terminal e. RKAB : Rasio beroperasinya layanan terminal Barang untuk mendukung konektivitas (Jumlah terminal barang yang dioperasikan terhadap rencana pengembangan Terminal barang dalam 5 Tahun)	bh dari 13	23, 2029 : 23 dari 68 DTPK 4. RK KSPN : 2025 : 15 , 2026 : 15, 2027 : 16, 2028 : 17, 2029 : 18 dari 89 KSPN,KI 5. RKAKAP : 2025 = 121, 2026 = 121 , 2027 =124, 2028 = 126, 2029 = 126 dari 142 Terminal 6. RKAB : 2025 = 7 2026 = 0 , 2027 =0, 2028 = 0, 2029 = 13 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.
2	IKP1.2	Ratio Konektivitas transportasi ASDP (RKASDP)	Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antarwilayah melalui jaringan transportasi ASDP, yaitu Pelabuhan Penyeberangan dan Pelabuhan SD.	RKASDP = (RKAP+RKASD)/2 a. RKAP : Ratio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan (tingkat keterhubungan antarwilayah melalui jaringan transportasi Penyeberangan dengan Pelabuhan Penyeberangan yang beroperasi) RKPP : JPPTO/JPPRIPN JPPTO : Jumlah pelabuhan penyeberang yang telah terbangun dan operasional melayani JPPRIPN : Jumlah total pelabuhan penyeberangan sesuai RIPN b. RKASD : Ratio konektivitas jaringan transportasi Angkutan SD (Ukuran kuantitatif yang menunjukkan tingkat keterhubungan antarwilayah 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	1. RKASDP a. Tahun 2024 : 0,565 b. Tahun 2025 : 0,570 c. Tahun 2029 : 0,573 2. RKAP Baseline 2024 Operasi Pelabuhan 234 buah Jumlah Pelabuhan dalam RIPN : 467 buah 3. RKASD : Baseline 2024 Operasi Pelabuhan 615 buah Jumlah Pelabuhan dalam RIPN : 978 buah	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 2. RKAP : 2025 :3, 2026 : 2, 2027 : 0, 2028 : 0, 2029 : 1 3. RKASD : 2025 :3, 2026 : 0, 2027 : 0, 2028 : 0, 2029 : 0

2	IKP 2	Peningkatan Kinerja Layanan Transportasi Darat	Kinerja layanan Transportasi darat diukur dengan persepsi, harapan, dan tingkat kepuasan penumpang terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh penyelenggara transportasi	IKMTD : (IKMTJ+IKMASDP) /2 IKMTJ : Indeks Kepuasan Masyarakat Untuk Transportasi Jalan IKMASDP: Indeks Kepuasan Masyarakat Untuk Transportasi ASDP	1. IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik 2. Target 2025 :96,47 dan 2029 : 97	Target : 2025 : 96,47, 2026 :96,55, 2027 :96,70, 2028 : 96,90 , 2029 : 97
3	IKP 3	Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Keselamatan lalu lintas angkutan jalan merujuk pada upaya untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan lalu lintas, serta meminimalisir dampak negatif yang ditimbulkannya terhadap manusia,	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	1. Baseline 2024 : 90,94% Tahun 2025 : 91,70% Tahun 2026 : 92,58% Tahun 2027 : 94,11% Tahun 2028 : 95,32% Tahun 2029 : 96,28% 2. Jumlah Kecelakaan menggunakan data yang dikeluarkan resmi oleh Kepolisian RI atau yang telah dirilis di Media Sosial yang

			kendaraan, dan infrastruktur		turun 20% : Kend : Naik 6,69% Tahun 2029 : Kec turun 20% : Kend : Naik 6,69%	terpercaya 3. Jumlah jumlah kendaraan menggunakan data yang telah dirilis di Media Sosial yang terpercaya 4. Apabila perhitungan evaluasi setiap tahun, belum adanya data yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan, untuk sementara menggunakan data target dalam Resntra sampai adanya data resmi yang disampaikan.
4	IKP4	Indeks Reformasi Ditjen Perhubungan Darat	Indikator ini mengukur sejauh mana Ditjen Perhubungan Darat menerapkan prinsip-prinsip Good Governance (tata kelola pemerintahan yang baik) dalam perencanaan,	Indeks Kementerian Perhubungan diukur oleh Menpan pada Kementerian Perhubungan sedangkan untuk Ditjen 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

			pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan sektor transportasi, yang tercermin melalui berbagai instrumen evaluasi internal dan eksternal.			
--	--	--	---	--	--	--

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

2.4.3 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Sasaran Kegiatan atau SK merupakan representasi terukur dari tujuan yang hendak dicapai Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi 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 Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan maupun dokumen perencanaan di atasnya.

Sasaran Program Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan sebagai berikut :

- a. SP 3 Meningkatnya keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan
- b. SP 4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan

Sasaran Kegiatan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025-2029 dirumuskan sebagai berikut:

- a. SK 3.1. Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang
- b. SK 3.2. Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety;
- c. SK 3.3. Menurunnya menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan;
- d. SK 3.4. Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan;

Tabel II.7 menyajikan korelasi sasaran kegiatan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dengan tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Sementara itu, sasaran dan indikator kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan disajikan pada **Tabel II. 7.**

Tabel II. 7 Sasaran dan Indikator Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULA PERHITUNGAN
IKK 3.1.3	Peningkatan Keselamatan Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck)	%	$\frac{\text{Jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan audit keselamatan sesuai dengan pedoman}}{\text{Jumlah kendaraan yang membutuhkan penanganan audit keselamatan}}$
IKK 3.1.4	Peningkatan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	%	$\frac{\text{Jumlah penilaian sertifikasi SMK PAU sesuai pedoman}}{\text{jumlah penilaian sertifikasi SMK PAU}}$
IKK 3.2.1	Tingkat Kepatuhan Kendaraan Bermotor Baru yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	%	$\frac{\text{Jumlah sertifikat (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan lolos uji tipe sesuai spesifikasi teknis}}{\text{Jumlah sertifikat (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan lolos uji tipe}}$
IKK 3.2.2	Peningkatan kendaraan bermotor Wajib Uji Yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	%	$\frac{\text{Jumlah kendaraan wajib uji yang diuji berkala sesuai pedoman dan tata cara}}{\text{jumlah kendaraan wajib uji yang diuji berkala}}$
IKK. 3.3.2	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional	%	$\frac{\text{Jumlah Titik Konflik yang mendapatkan penanganan keselamatan pada jalan nasional tahun (n)}}{\text{Jumlah Titik Konflik yang Membutuhkan Penanganan Keselamatan Pada Jalan Nasional Tahun (n)}}$
IKK 3.3.3	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK)	%	$\frac{\text{Jumlah audiens yang telah mendapatkan kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman}}{\text{Jumlah audiens yang telah mendapatkan kampanye keselamatan LLAJ}}$
IKK 3.4	Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	%	$\frac{\text{jumlah peserta post test} \geq 60}{\text{jumlah target peserta post test} \geq 60} \times 100\%$
IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Sarana dan Keselamatan Jalan	Nilai	Penilaian mandiri berdasarkan LKE Direktorat Sarana dan Keselamatan Jalan

	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULA PERHITUNGAN
IKK 4.4	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	IKK 4.4 = Menggunakan Nilai IKPA Pada Aplikasi OM SPAN
IKK 4.6	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	%	Persentase tindak lanjut penyelesaian temuan BPK Sampai tahap Sudah di Tindak Lanjut
IKK 4.7	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Indeks	IKK 4.7 = $\sum_{n=1}^n (\text{Indeks Parameter}_n \times \text{Bobot Parameter}_n)$
IKK 4.10	Tingkat Digitalisasi Arsip (Skor) Direktorat sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	Dari Hasil ASKI (Audit Sistem Kearsipan Internal)
IKK 4.17	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang di ukur oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	IKK 4.17= Penilaian mandiri berdasarkan LKE Direktorat Sarana dan Keselamatan Jalan

BAB 3

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

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

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

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

- 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 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 III.1 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Tabel III. 1 Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kemenhub Pendukung Asta Cita	Arah Kebijakan
Kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya logistik	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Penguatan Infrastruktur Konektivitas & Sarana Penunjang Logistik b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita: - Pendukung Asta Cita 3: Pembangunan Terminal Barang Moda Jalan; - Pendukung Asta Cita 5: Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional dan Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang
Rendahnya <i>modal share</i> angkutan umum perkotaan	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 6: <i>Buy the Service</i> (BTS) BRT Perkotaan	Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan
Konektivitas wilayah daratan	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ	Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kemenhub Pendukung Asta Cita	Arah Kebijakan
	b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: - Pendukung Asta Cita 2: Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ) - Pendukung Asta Cita 3: Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan	Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan
Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: - Pendukung Asta Cita 5: Pembangunan Terminal Barang Internasional di wilayah perbatasan - Pendukung Asta Cita 6: Penyelenggaraan angkutan keperintisan moda jalan dan PSO angkutan barang.	Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan
Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan: - Pendukung Asta Cita 2: Pembangunan/rehab/pengembangan pelabuhan TSDP (termasuk pelabuhan Ro-Ro), Pembangunan Halte Sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan; dan	Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kemenhub Pendukung Asta Cita	Arah Kebijakan
	Pengembangan dan penetapan lintas komersil maupun perintis penyeberangan di kawasan timur - Pendukung Asta Cita 5: Pembangunan/revitalisasi/peningkatan pelabuhan SDP pada kawasan prioritas	
Kontribusi pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 3: Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan nasional dan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
Ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil	a. Kegiatan prioritas pada Asta Cita/Prioritas Nasional 2: Peningkatan Transportasi Hijau Berkelanjutan b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 2: Insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum, Pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan, Pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, Implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, dan	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kemenhub Pendukung Asta Cita	Arah Kebijakan
	Pemanfaatan Bio Diesel untuk Angkutan Jalan	
Penanganan kendaraan barang ODOL	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 7: Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang)	Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus
Kebutuhan sistem informasi yang menyediakan data aktual LLAJ.	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 7: Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan	Pengembangan <i>Actual Data</i> LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja

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

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

Masing-masing arah kebijakan di atas diuraikan menjadi Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel III.2**

Tabel III. 2 Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP.1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat	AK.1 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang	Meningkatkan konektivitas antara gateway (pelabuhan & bandar udara), kawasan industri, dan pusat logistik/terminal barang sebagai pusat konsolidasi/ distribusi
		Meningkatkan kelancaraan arus barang untuk menurunkan waktu tempuh pada koridor utama pulau
SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	AK.2 Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan	Meningkatkan coverage area angkutan perkotaan dengan integrasi jaringan angkutan umum massal perkotaan yang <i>door-to-door</i> dan seamless
		Meningkatkan panjang perjalanan angkutan umum perkotaan sebagai moda prioritas
		Menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan
	AK.3 Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan	Meningkatkan konektivitas antar terminal penumpang Tipe A pada pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan pada KEK, KSN, dan KI
		Meningkatkan jumlah penumpang angkutan antar kota dan antar moda
		Meningkatkan kelancaraan lalu lintas pada koridor utama pulau

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK.4 Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan	Meningkatkan aksesibilitas Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)
		Menurunkan biaya angkutan barang berbasis jalan dari/ke pelabuhan menuju hinterland di wilayah DTPK
	AK.5 Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau	Meningkatkan kapasitas lintas angkutan penyeberangan komersial dan perintis
		Meningkatkan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial
SP.3 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	AK.6 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	Menurunkan paparan risiko perjalanan lalu lintas jalan
		Menurunkan jumlah konflik lalu lintas jalan
		Meningkatkan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan
		Meningkatkan pemenuhan <i>active & passive safety</i> pada kendaraan yang turun ke jalan
		Meningkatkan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan
		Meningkatkan tata kelola pelaksanaan rencana aksi

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK.7 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan	keselamatan dan kemitraan keselamatan lalu lintas jalan
		Menurunkan emisi gas buang kendaraan bermotor
		Menurunkan emisi gas rumah kaca LLAJ
		Meningkatkan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan
	AK.8 Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus	Meningkatkan kepatuhan dimensi dan muatan pada angkutan barang khusus (tidak berbahaya dan berbahaya) dengan didukung pengawasan operasional secara digital
SPp4 Meningkatkan kualitas kebijakan transportasi darat	AK.9 Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja	Meningkatkan kehandalan sistem informasi LLAJ untuk menyediakan Actual Data bagi perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja
	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

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat	Meningkatkan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

Menjabarkan Agenda Pembangunan Prioritas Nasional 3 (PN3) dan Prioritas Nasional 5 (PN5), serta arah kebijakan pembangunan Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, melalui **Program Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat**, berdasarkan tugas pokok dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan ditetapkan Sasaran Program (SP) dan Sasaran Kegiatan (SK) sebagai berikut:

Sasaran Program (SP3)	: Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat
Sasaran Kegiatan (SK3.1)	: Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang
Sasaran Kegiatan (SK3.2)	: Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi <i>active</i> dan <i>passive safety</i>
Sasaran Kegiatan (SK3.3)	: Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan
Sasaran Kegiatan (SK3.4)	: Meningkatnya kesadaran & <i>attitude</i> pengguna jalan berkeselamatan
Sasaran Program (SP4)	: Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan
Sasaran Kegiatan (IKP4)	: Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan

a. Arah Kebijakan Penanganan Isu Strategis Nasional dalam Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2-29

Sasaran program di atas merupakan jawaban dari isu strategis yang menjadi tantangan dalam kebijakan program prioritas nasional yaitu penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan dan lokasi rawan kecelakaan yang ditangani sesuai dengan RPJMN 2025-2029. Secara umum arah kebijakan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan untuk menangani isu strategis nasional tersebut disampaikan pada **tabel III.3** berikut:

Tabel III. 3 arah kebijakan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	Peningkatan keselamatan transportasi darat	• Peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana, prasarana, serta fasilitas keselamatan lalu lintas dan
Lokasi rawan		

kecelakaan yang ditangani		angkutan jalan; • Peningkatan pemenuhan standar teknis sarana dan prasarana; • Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian keselamatan jalan; • Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Manusia di bidang keselamatan jalan; • Peningkatan kualitas dan keselamatan kendaraan, melalui uji kelayakan kendaraan secara berkala, pengendalian kendaraan <i>over-dimension</i> dan <i>over-loading</i> (ODOL), serta penerapan standar teknis keselamatan kendaraan; • Edukasi dan pembentukan budaya keselamatan berlalu lintas; • Pemanfaatan data dan teknologi dalam meningkatkan efektifitas kebijakan keselamatan.
---------------------------	--	---

b. Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran

Berdasarkan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029, 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. Setiap arah kebijakan dijabarkan menjadi strategi implementasi sebagai dasar pelaksanaan kegiatan strategis/project seperti disampaikan dalam tabel III.4

Tabel III. 4 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025-2029

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/PROJECT
Meningkatnya keselamatan transportasi darat	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	Meningkatkan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	• Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU); • Peningkatan Kompetensi Awak Kendaraan Angkutan Umum.
		Meningkatkan Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi <i>Active dan Passive Safety</i>	• Penguatan/penertiban uji tipe dan akreditasi uji berkala (termasuk Pengembangan Fasilitas Pengujian <i>Proving Ground</i> BPLJSKB); • Pengawasan Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Umum (<i>Rampcheck/Inspkesi</i>); • Sertifikasi bengkel konversi, kostumisasi serta klasifikasi bengkel karoseri; • Pengesahan rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor; • Implementasi Sistem Bukti Lulus Uji Berkala yang Terintegrasi Penuh (<i>Fullcycle</i>) untuk setiap Unit Pengujian

			Berkala yang terakreditasi; • Peningkatan Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor serta Petugas Kalibrasi untuk menunjang pemeriksaan teknis dan laik jalan yang tepat dan akurat; • Pengawasan UPUBKB dan Penggunaan Bukti Lulus Uji Berkala melalui kegiatan Monitoring dan Evaluasi; • Akreditasi Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor; • Kompetensi dan Sertifikasi Tenaga Penguji Tipe Kendaraan Bermotor; • Pengecekan Fisik dan Varian Kendaraan Bermotor; • Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor; • Pembinaan petugas pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor; • Pembinaan Teknis Bengkel Konversi dan Kustom; • Pembinaan Teknis Penyegaran Penguji Tipe Kendaraan Bermotor. • Dukungan terhadap penanganan <i>Over Dimension Over Loading</i> (ODOL) dari segi keselamatan;
		Menurunkan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas Jalan	• Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK); • Pengadaan dan pemasangan

			- perlengkapan jalan; • Manajemen Keselamatan pada Perlintasan Sebidang; • Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS); • Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS); • Program edukasi, sosialisasi dan kampanye keselamatan jalan; • Implementasi Batas Kecepatan Jalann Nasional. • Penerapan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK);
		Meningkatkan Kesadaran dan <i>Attitude</i> Pengguna Jalan Berkeselamatan	• Program edukasi, sosialisasi dan kampanye keselamatan jalan; • Peningkatan pembinaan Penguji Kendaraan Bermotor; • Pembinaan Inspektur Keselamatan LLAJ; • Pembinaan Penilai Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU); • Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
		Meningkatkan Indeks reformasi Birokrasi	• Peningkatan Perencanaan Pembangunan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan; • Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan; • Tingkat Maturitas SPIP Kemeterian

			Perhubungan; • Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Ditjen Perhubungan Darat; • Indeks Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa. • Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan • Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan; • Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan;
--	--	--	--

3.2. Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

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

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

Pembangunan Nasional, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2023 tentang Aparatur Sipil Negara, Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, dan lain sebagainya.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Pengaturan regulasi pendukung transformasi penerapan teknologi di sektor transportasi. Penyelenggaraan transportasi global akan dihadapkan kepada penetrasi teknologi pada Industry 4.0 yang semakin mendalam sehingga mewujudkan sistem ekonomi dan sosial pada tahap Society 5.0. Penerapan teknologi *Artificial Intelligence*,

Cloud Computing, dan *Internet of Things* akan merubah secara dramatis wajah sistem transportasi ke depan.

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

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

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

4. Regulasi Pendukung Ekosistem Transportasi Perkotaan di Masa Depan. Integrasi angkutan jalan dalam sistem transportasi perkotaan masa depan yang berbasis *Mobility as a Service (MaaS)* memerlukan pengaturan yang jelas. Kebijakan ini akan memperkuat koordinasi antara angkutan jalan dengan moda transportasi lainnya, sehingga memungkinkan terciptanya sistem transportasi yang efisien, terintegrasi, dan mudah diakses. Pengembangan sistem pembayaran dan layanan on-demand juga akan menjadi bagian penting dari kebijakan ini.
5. Pemenuhan (*Compliance*) Standar dan Regulasi Internasional di Sektor Transportasi. Dengan semakin terhubungnya pasar global, sektor angkutan jalan di Indonesia perlu menyesuaikan standar dan regulasi dengan ketentuan internasional. Regulasi ini akan memastikan bahwa angkutan jalan dapat bersaing secara efektif di pasar internasional, serta mematuhi aturan yang berlaku dalam perjanjian-perjanjian perdagangan dan lingkungan global. Pemenuhan

standar internasional di sektor angkutan jalan juga akan meningkatkan daya saing dan keterlibatan Indonesia dalam perdagangan global.

6. Penguatan regulasi di lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat khususnya revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan penyusunan Perpres mengenai Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, terdapat beberapa kebutuhan penguatan regulasi pada unit kerja di lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu:

- a. Angkutan Jalan

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

- b. Lalu Lintas Jalan

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

- c. Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor serta Peraturan

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

d. **Prasana Transportasi Jalan**

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

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

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

3.3 Kerangka Regulasi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

a. **Kerangka Umum Regulasi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan**

Tugas dan fungsi Direktorat Sarana Transportasi Jalan sesuai dengan PM 4 Tahun 2025 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:

- 1) 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;
- 2) PP Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
- 3) PP Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 4) PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
- 5) PP No. 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan;
- 6) PM 33 Th 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
- 7) PM 30 Th 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
- 8) PM No. 23 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Th 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
- 9) PM No. 144 Tahun 2015 tentang Layanan Uji Tipe Kendaraan Bermotor secara *Online*;
- 10) PM No. 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- 11) PM No. 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- 12) PM No. 86 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 44 Tahun 2020 tentang Pengujian Fisik Kendaraan Bermotor dengan Motor Penggerak Menggunakan Motor Listrik;
- 13) PM No. 87 Tahun 2020 tentang Pengujian Tipe Fisik Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai;
- 14) PM No. 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan;
- 15) PM No. 16 Tahun 2016 tentang Penerapan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS);
- 16) PM No. 65 Tahun 2020 tentang Konversi Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar menjadi Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai;
- 17) PM No. 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan;

- 18) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2020 tentang Pedoman Pemberian Penghargaan Pelajar Pelopor Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 19) KM 63 Tahu 1993 Tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Muatan serta Komponen-Komponennya.
- 20) Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No KP-DRJD 7368 Tahun 2023 tentang Maskot dan Jingle Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 21) Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No KP-DRJD 3 Tahun 2022 tentang Pedoman Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan;
- 22) Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No KP.5646/AJ.501/DRJD/2020 tentang Pedoman Pelaksanaan Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini;
- 23) Perdirjen No KP.856/AJ.001/DRJD/2019 tentang Pedoman Materi Sosialisasi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Anak, Pra Remaja dan Remaja;
- 24) Perdirjen No SK.3582/AJ.403/DRJD/2018 tentang Pedoman Teknis Pemberian Prioritas Keselamatan dan Kenyamanan Pejalan Kaki pada Kawasan Sekolah melalui Penyediaan Zona Selamat Sekolah;
- 25) Perdirjen No SK.5372/HM.007/DRJD/2018 tentang Pedoman Pemberian Bantuan Teknis Peralatan Sosialisasi Keselamatan Transportasi Darat;
- 26) Perdirjen No SK.3949/AJ.403/DRJD/2015 tentang Taman Edukatif Keselamatan Transportasi Darat;
- 27) Perdirjen No SK.4161/KP.108/DRJD/2014 tentang Kompetensi Manajemen Kampanye Keselamatan.

Selain dari pada itu, Direktorat Sarana dan Keselamatan 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.

b. Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Sarana dan Keselamatan transportasi Jalan

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.

Tabel III.5 menyampaikan daftar kebutuhan penguatan regulasi bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan untuk mendukung pelaksanaan arah kebijakan yang akan diterapkan pada periode 2025-2029. Secara umum isu regulasi utama yang akan mewarnai bidang sarana dan keselamatan transportasi jalan adalah:

1. Pengaturan berkenaan dengan manajemen keselamatan transportasi jalan, terutama kewajiban pelaksanaan SMK, *rampcheck*, 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 Pelaksanaan Kemitraan Keselamatan Transportasi Jalan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
8. Pengaturan mengenai kurikulum edukasi keselamatan LLAJ untuk berbagai kelompok usia (PAUD hingga dewasa);
9. Penyusunan Helm Standar Nasional Indonesia untuk Anak;
10. Pengaturan terkait pemeringkatan perusahaan angkutan umum yang berkeselamatan;

11. Peraturan terkait rencana aksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (RAK LLAJ);
12. Pengaturan terkait Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan;
13. Pengaturan terkait lokasi rawan kecelakaan;
14. Pengaturan terkait manajemen keselamatan pada perlintasan sebidang;
15. Pengaturan terkait pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan barang umum;
16. Pengaturan terkait kualifikasi asesor sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum;
17. Pengaturan terkait kompetensi inspektur keselamatan jalan.
18. Penyusunan Standar Kendaraan Roda 3 Berbasis Listrik;
19. Penyusunan Kebutuhan Kompetensi dan Sertifikasi Tenaga Penguji Tipe Kendaraan Bermotor;
20. Kajian Penyusunan Panduan Pelaksanaan Kerjasama Penyelenggaraan Uji Tipe Kendaraan Bermotor;
21. Kajian Teknis Penyusunan Klasifikasi Jenis Kendaraan Bermotor;
22. Kajian Teknis Pelaksanaan Pengujian Tipe di Luar Unit Pelaksana Teknis Uji Tipe Kendaraan bermotor;
23. Kajian Penyusunan Tata Cara Pelayanan Online terhadap Layanan Konversi, Custom, dan Sertifikasi Pengujian Tipe;
24. Penyusunan Master Plan Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
25. Penyusunan Pedoman Teknis Pelaksanaan Akreditasi Karoseri Kendaraan Bermotor;
26. Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 156 Tahun 2016 tentang Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor;
27. Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
28. Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP.4404/AJ.502/DRJD/2020 tentang Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
29. Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.1954/AJ502/DRJD/2019 tentang Tata Cara Kalibrasi Peralatan Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
30. Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP-DRJD 3291 Tahun 2021 tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor;
31. Pengaturan terkait dengan Ambang Batas Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Tabel III. 5 Kerangka Regulasi Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025-2029

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENAGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/INSTITUSI	TERGET PENYELESAIAN
1	Pengaturan terkait pemeringkatan perusahaan angkutan umum yang berkeselamatan	Pemeringkatan yang diatur secara jelas akan menciptakan mekanisme feedback yang transparan, sehingga perusahaan dapat mengetahui posisi kinerja keselamatannya, mengidentifikasi kelemahan, dan melakukan perbaikan berkelanjutan sesuai prinsip <i>continuous improvement</i> dalam SMK PAU	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• Direktorat Angkutan Jalan.	2027
2	Pengaturan terkait rencana aksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (RAK LLAJ);	Instrumen kebijakan untuk menyatukan berbagai program dan kegiatan keselamatan ke dalam satu kerangka perencanaan yang sistematis dan berbasis target	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• Kementerian PPN/Bappenas; • Kementerian Pekerjaan Umum; • Polri; • Kementerian Kesehatan.	2026
3	Pengaturan terkait Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan	Penetapan standar minimal penyelenggaraan,	Kementerian Perhubungan C.q	• Polri; • Kementerian	2026

		meliputi aspek kurikulum edukasi, desain prasarana dan sarana simulasi lalu lintas	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Pendidikan Dasar dan Menengah.	
4	Pengaturan terkait lokasi rawan kecelakaan	Memberikan landasan hukum dan pedoman teknis yang jelas dalam proses identifikasi, penetapan, penanganan, dan evaluasi lokasi rawan kecelakaan secara terstandar dan berbasis data	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• Polri; • Kementerian Pekerja Umum.	2027
5	Pengaturan terkait manajemen keselamatan pada perlintasan sebidang	Memberikan kepastian hukum dan pedoman teknis dalam penyelenggaraan manajemen keselamatan perlintasan sebidang, mulai dari perencanaan, pembangunan, pengoperasian, hingga pengawasan dan evaluasi.	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• Polri; • Kementerian Pekerjaan Umum; • Direktorat Jenderal Perkeretaapian.	2027
6	Pengaturan terkait pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan barang umum	mendukung penerapan sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum, meningkatkan kepatuhan terhadap ketentuan muatan dan dimensi	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• BNSP; • BPSDMP, Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Darat.	2027

		kendaraan, serta menekan praktik-praktik berisiko yang dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya			
7	Pengaturan terkait kualifikasi asesor sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum	Sebagai landasan hukum dalam penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan, sertifikasi, serta penyegaran kompetensi secara berkelanjutan	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• Direktorat Sarana dan Keselamatan transportasi Jalan.	2027
8	Pengaturan terkait kompetensi inspektur keselamatan jalan	Mendukung pelaksanaan kebijakan keselamatan jalan yang berbasis data dan risiko, sejalan dengan prinsip safe system approach	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• BPSDMP, Pusbang Darat.	2027
9	Penyusunan Pengujian Kendaraan Bermotor Berbahan Bakar Hidrogen	Meningkatkan standar perkembangan teknologi yang berkembang sejalan dengan kebutuhan teknologi kendaraan mengacu <i>UN-ECE Regulations</i>	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Keselamatan Transportasi	• Kementerian Perindustrian; • APM (Agen Pemegang Merek atau Importir).	2026
10	Penyusunan Standar Kendaraan Roda 3 Berbasis Listrik	Memperkuat regulasi kemajuan standarisasi teknologi kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Keselamatan Transportasi	• Kementerian Perindustrian; • APM (Agen Pemegang Merek atau	2026

				Importir).	
11	Penyusunan Kebutuhan Kompetensi dan Sertifikasi Tenaga Penguji Tipe Kendaraan Bermotor	Meningkatkan kemampuan dan pengetahuan tenaga penguji tipe kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Keselamatan Transportasi	• BPSDM Perhubungan; • Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (IPKBI).	2026
12	Kajian Penyusunan Panduan Pelaksanaan Kerjasama Penyelenggaraan Uji Tipe Kendaraan Bermotor	Memperkuat SOP Kerjasama dengan stakeholders untuk penyelenggaraan Uji Tipe Kendaraan Bermotor	Direktorat Keselamatan Transportasi	• BUMN/BUMD	2026
13	Kajian Teknis Penyusunan Klasifikasi Jenis Kendaraan Bermotor	Meningkatkan kepatuhan kendaraan bermotor melalui klasifikasi kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Keselamatan Transportasi	• APM (Agen Pemegang Merek atau Importir). • BUMN/BUMD	2026
14	Kajian Teknis Pelaksanaan Pengujian Tipe di Luar Unit Pelaksana Teknis Uji Tipe Kendaraan bermotor	Memperkuat pelaksanaan Pengujian Tipe di Luar Unit Pelaksana Teknis Uji Tipe Kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Keselamatan Transportasi	• APM (Agen Pemegang Merek atau importir umum); • Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	2027
15	Kajian Penyusunan Tata Cara Pelayanan <i>Online</i> terhadap Layanan Konversi, Custom, dan Sertifikasi Pengujian Tipe	Meningkatkan SOP Pelayanan <i>Online</i> terhadap Layanan Konversi, Custom, dan Sertifikasi Pengujian Tipe.	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Keselamatan Transportasi	• APM (Agen Pemegang Merek atau importir umum); • Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor.	2027
16	Penyusunan <i>Master Plan</i> Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor	Memperkuat panduan perencanaan Fasilitas Pengujian Tipe Kendaraan	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Keselamatan	• APM (Agen Pemegang Merek atau importir umum);	2028

		Bermotor.	Transportasi	• Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	
17	Penyusunan Pedoman Teknis Pelaksanaan Akreditasi Karoseri Kendaraan Bermotor	Meningkatkan SOP Teknis Pelaksanaan Akreditasi Karoseri Kendaraan Bermotor.	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Keselamatan Transportasi	• Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor.	2029
18	Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 156 Tahun 2016 tentang Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor	Diperlukan perubahan untuk penyesuaian dan penekanan terkait dengan sanksi dan penyederhanaan jenjang kompetensi serta perubahan kewenangan kompetensi penguji	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• BPSDMP, Pusbang Darat • Setditjen Perhubungan Darat • Asosiasi Profesi (IPKBI) • Asosiasi Industri Kendaraan Bermotor (GAIKINDO)	2026
19	Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Diperlukan perubahan terkait pembaruan teknologi, penghapusan retribusi serta penyesuaian dengan revisi yang dilakukan pada Peraturan Pemerintah Nomor PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaran yang berkaitan dengan pengujian berkala kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan C.q Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• Dinas Perhubungan Provinsi • Dinas Perhubungan Kabupaten dan Kota BPTD	2026
20	Perubahan atas Peraturan	Diperlukan penyesuaian	Kementerian	• Dinas Perhubungan	2027

	Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP.4404/AJ.502/DRJD/2020 tentang Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor	terhadap revisi pada Peraturan Pemerintah Nomor PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Perhubungan C.q dan Direktorat Sarana Keselamatan Transportasi Jalan	Provinsi •Dinas Perhubungan Kabupaten dan Kota BPTD	
21	Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.1954/AJ502/DRJD/2019 tentang Tata Cara Kalibrasi Peralatan Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Diperlukan penyesuaian dengan amanat PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor karena terdapat perubahan	Kementerian Perhubungan C.q dan Direktorat Sarana Keselamatan Transportasi Jalan	•BPSDMP, Pusbang Darat •BSSN •KAN •APM Alat Uji dan Alat Kalibrasi Pengujian Kendaraan Bermotor	2028
22	Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP-DRJD 3291 Tahun 2021 tentang Pedoman Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Perlu disesuaikan dengan adanya pembaharuan teknologi yang digunakan, integrasi data serta melakukan kerjasama dengan BSSN dan BRIN	Kementerian Perhubungan C.q dan Direktorat Sarana Keselamatan Transportasi Jalan	•Kemenkeu •BSSN •BRIN •Dit. Lalin •Dit. Angkutan •Dinas Perhubungan Provinsi •Dinas Perhubungan Kabupaten dan Kota •BPTD	2027
23	Pengaturan terkait dengan	Diperlukan peraturan	Kementerian	•Kementerian	2029

	Ambang Batas Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	untuk penyamaan standar terkait dengan tata cara pengujian berkala kendaraan bermotor	Perhubungan Direktorat Sarana Keselamatan Transportasi Jalan C.q dan	Lingkungan Hidup •BPSDMP, Pusbang Darat •Setditjen Perhubungan Darat •BSSN •KAN •APM Alat Uji dan Alat Kalibrasi Pengujian Kendaraan Bermotor •Asosiasi Profesi (IPKBI) •Asosiasi Industri Kendaraan Bermotor (GAIKINDO)		
24	Pengaturan Kemitraan Transportasi Jalan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Pelaksanaan Keselamatan Jalan di Direktorat Perhubungan	Kerjasama yang diatur secara jelas akan menciptakan program yang terstruktur dan memastikan keberlanjutan program keselamatan	Kementerian Perhubungan Direktorat Sarana Keselamatan Transportasi Jalan C.q dan	•Direktorat Sarana dan Keselamatan transportasi Jalan •BPTD	2026
25	Pengaturan kurikulum keselamatan mengenai edukasi LLAJ untuk	Regulasi kurikulum edukasi keselamatan LLAJ diperlukan untuk	Kementerian Perhubungan Direktorat Sarana Keselamatan Transportasi Jalan C.q dan	•Kementerian Pendidikan Dasar dan Menengah.		2027

	berbagai kelompok usia (PAUD hingga dewasa)	menciptakan budaya tertib lalu lintas yang berkelanjutan dan terstandarisasi karena secara krusial untuk menekan angka fatalitas kecelakaan secara sistematis.	Keselamatan Transportasi Jalan	• Dinas Perhubungan Provinsi • Dinas Perhubungan Kabupaten dan Kota BPTD	
26	Penyusunan Helm Standar Nasional Indonesia untuk Anak	Memberikan landasan hukum yang jelas, standar teknis yang mengatur batasan berat, dimensi, dan material yang aman sesuai dengan tahap pertumbuhannya.	Kementerian Perhubungan C.q dan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	• POLRI • Kementerian Perindustrian • Dinas Perhubungan Provinsi • Dinas Perhubungan Kabupaten dan Kota BPTD • BSN • Industri Helm	2028

3.4 Kerangka Kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

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

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 1 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.



Gambar III. 1 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

(BPTD), BPTD merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat dipimpin oleh Kepala. BPTD diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) kelas yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II, dan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III.

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

1. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat;
2. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Tengah;
3. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Aceh;
4. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Utara;
5. Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Barat;

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

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

Kemudian sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 11 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi, terdapat Kantor Terminal Tipe A Tirtonadi yang merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal dan dipimpin oleh Kepala.

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

1. Penyelenggaraan Transportasi Perkotaan Metropolitan

Pada tahun 2045 proporsi penduduk Indonesia yang tinggal di kawasan perkotaan akan mendekati angka 70%, sehingga penyelesaian permasalahan transportasi perkotaan akan menjadi hajat hidup bagi sebagian besar warga negara. Saat ini sejumlah kota besar dan metropolitan di Indonesia tengah mengalami permasalahan yang pelik terkait dengan tingginya tingkat kemacetan dan kurangnya kapabilitas untuk menyelenggarakan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi. Saat ini kelembagaan khusus pendukung penyelenggaraan transportasi perkotaan khususnya kota Aglomerasi Kota Metropolitan di Kementerian Perhubungan tidak secara spesifik karena BPTJ yang semula mengkoordinir transportasi perkotaan jabodetabek saat ini sudah berubah menjadi Ditjen Integrasi Multimoda. Perlu adanya pembentukan unit organisasi setingkat Eselon II untuk mengorkestrasikan perencanaan dan pembiayaan pengembangan jaringan dan pelayanan transportasi perkotaan metropolitan di Indonesia, termasuk untuk mendorong peran dan kapabilitas pemerintah Daerah dalam kelembagaan dan pendanaan pengelolaan transportasi umum.

2. Penataan Tugas dan Fungsi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan sesuai kebijakan nasional

rencana pengalihan tugas dan fungsi transportasi sungai, danau, dan penyeberangan yang semula menjadi tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menjadi tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, selaras dengan pasal 6 Undang Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, secara eksplisit mengkategorikan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan sebagai bagian dari “angkutan di perairan”,

sehingga secara normatif, apabila pengelolaannya dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dirasa lebih sesuai dengan kerangka hukum nasional. Dengan pengusulan peralihan tersebut maka bentuk organisasi Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan akan melebur dalam seluruh tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

3. Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat

Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan dengan peralihan tugas dan fungsi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan ke Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, merupakan kebutuhan mendesak untuk memperkuat struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, khususnya dalam aspek keselamatan transportasi darat agar dapat terkoordinasi secara menyeluruh. Transportasi darat merupakan moda dominan dalam sistem mobilitas di Indonesia. Namun, pesatnya pertumbuhan kendaraan, lemahnya penegakan hukum, dan infrastruktur yang belum sepenuhnya mendukung keselamatan menjadikan keselamatan transportasi darat sebagai isu krusial nasional. Penataan kelembagaan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat membuka peluang terbentuknya unit kerja setingkat eselon II yang memiliki tugas dan fungsi Keselamatan Transportasi Darat. Pasal 203 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Pembentukan Direktorat Keselamatan Transportasi Darat menjadi suatu langkah strategis untuk koordinasi, pengawasan, dan peningkatan standar keselamatan, sekaligus memperkuat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai penyusun kebijakan strategis dalam pengelolaan transportasi darat yang efektif, efisien, aman, dan nyaman.

4. Penguatan Kelembagaan BPTD dan UPT Perhubungan Darat

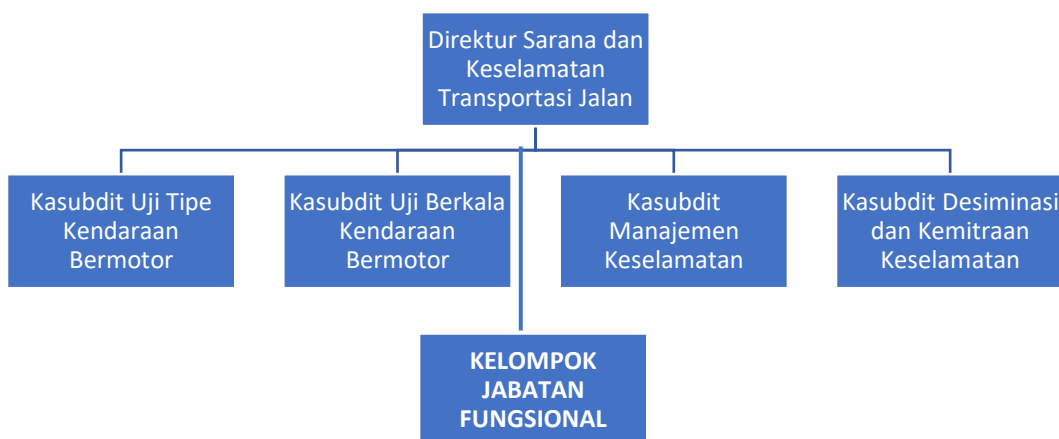
Garda terdepan dalam melaksanakan pembangunan dan pelayanan transportasi Ditjen Hubdat adalah keberadaan Balau Pengelola Transportasi Darat (BPTD) dan Unit Pelaksana Teknis (UPT). Rentang kendali yang sedemikian jauh serta permasalahan teknis dan non-teknis yang cukup tinggi di lapangan mengharuskan adanya kualitas kelembagaan BPTD dan UPT yang tangguh. Optimalisasi struktur dan pola kerja organisasi BPTD dan UPT di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sangat diperlukan untuk mendukung efektivitas pelaksanaan pembangunan infrastruktur, optimalisasi

pemanfaatannya, hingga penjaminan kualitas pelayanan kepada masyarakat dengan isu perubahan kelembagaan Dit TSDP yang melebur ke Ditjen Perhubungan Laut dan Dit Keselamatan yang akan dibentuk.

3.5 Kerangka Kelembagaan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Dalam menjalankan program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat sesuai dengan PM 4 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan mempunyai struktur organisasi sebagaimana **gambar III.2**



Gambar III. 2 Struktur Organisasi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

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*.

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/disetakannya jabatan Eselon II, III 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 33 Unit Pelaksana Teknis (UPT) yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) sebagai kepanjangan tangan Pemerintah Pusat di daerah, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 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 konektivitas 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 Kontribusi Sektor Transportasi Darat Dalam RPJMN Tahun 2025-2029

Terdapat beberapa kontribusi pokok dari sektor transportasi terhadap pembangunan nasional yang diharapkan dapat diwujudkan pada periode pembangunan 2025-2029, diantaranya terkait dengan (i) peningkatan stok infrastruktur, (ii) penurunan biaya logistik, (iii) pembukaan lapangan kerja, dan (iv) pertumbuhan ekonomi. Pada Tabel IV.1 disampaikan rangkuman atas kontribusi sektor transportasi tersebut.

Tabel IV. 1 target Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Indikator Pembangunan Nasional 2025-2029

	Peningkatan Stok Infrastruktur Transportasi	Lapangan Kerja Sektor Transportasi	Penurunan Biaya Logistik Transportasi	Kontribusi Ekonomi Sektor Transportasi
Baseline 2024	5,70%PDB	5,2 juta	8,27% PDB	4,72% PDB
Target 2029	6,76% PDB	6,8 juta	7,56% PDB	5,57% PDB

Sumber: BPS (2024), RPJMN 2025-2029, dan hasil analisis

Dalam RPJMN 2025-2029 target peningkatan stok infrastruktur sekitar 5,5% dari 43% PDB di Tahun 2024 menjadi 48,5% di Tahun 2029 sehingga diharapkan sampai dengan Tahun 2029 akan terjadi investasi di sektor transportasi dengan penambahan aset sekitar Rp 931 Triliun, sehingga total aset sektor transportasi (tidak termasuk jaringan jalan) pada Tahun 2029 akan mencapai Rp 2194 Triliun atau sekitar 6,76% PDB 2029 (naik 1,06%). Target biaya logistik transportasi diharapkan mengalami penurunan dari 8,27% PDB menjadi 7,56% PDB. Dengan target pertumbuhan ekonomi pada RPJMN 2025-2029 menjadi 8% maka agar rasio biaya logistik menurun sesuai harapan, maka biaya logistik transportasi hanya dibatasi pertumbuhannya di angka

4,78% per tahun. Dengan asumsi bahwa tren positif tersebut tetap konsisten hingga Tahun 2029 maka PDB sektor transportasi dari Rp 1084 Triliun di Tahun 2024 (4,72% PDB) akan tumbuh menjadi 1808 Triliun di Tahun 2029 (5,57% PDB). Target kontribusi sektor transportasi di atas diskenariokan meningkat agar dapat memberikan dukungan yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan melalui multiplier effect.

Tabel IV. 2 target Kontribusi Sektor Transportasi terhadap Indikator Pembangunan Nasional 2025-2029

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Unit Eselon II
				2025	2026	2027	2028	2029	
PP 03.01	Volume angkutan penyeberangan	juta kendaraan	11,5 (2023)	11,6	11,8	11,9	12,1	12,2	Direktorat Sarana, Prasarana dan Angkutan SDP
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan	juta penumpang	685 (2023)	850	870	895	925	950	Direktorat Angkutan Jalan
PP 03.01	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	Persen	53,68 (2023)	65	67	70	72	73	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan
KP 03.01.05	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	lokasi (kumulatif)	230 (2023)	235	238	240	240	242	Direktorat Sarana, Prasarana dan Angkutan SDP
KP 03.01.05	Terminal penumpang yang beroperasi	lokasi (kumulatif)	119 (2024)	121	122	122	123	124	Direktorat Prasarana Transportasi Jalan
KP 03.01.05	Lokasi rawan kecelakaan yang ditangani	Lokasi	179 (2023)	534	528	539	546	574	Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan
KP 03.01.06	Pengembangan sistem angkutan umum massal	Kota (kumulatif)	6 (2023)	10	14	16	18	20	Direktorat Angkutan Jalan

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Unit Eselon II
				2025	2026	2027	2028	2029	
	perkotaan (kumulatif angka dasar tahun (2020) *)								
KP 03.01.06	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan **)	juta penumpang/hari	1,4 (2023)	1,42	1,43	1,45	1,49	1,56	Direktorat Angkutan Jalan
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan darat selain angkutan rel terhadap PDB **)	Persen	2,66	2,5				2,29	Diukur oleh Kementerian PPN/Bappenas dan Kemenko Ekonomi
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan sungai danau dan penyeberangan terhadap PDB **)	Persen	0,1	0,09				0,08	Diukur oleh Kementerian PPN/Bappenas dan Kemenko Ekonomi

Sumber : RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025)

4.2 Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

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

Target kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Program (IKP) dari setiap Sasaran Program (SP). Pada cascading indikator, Indikator Kinerja Program (IKP) dinyatakan sebagai indikator Intermediate Outcome atau INO. Adapun target kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 disajikan pada Tabel IV.3. Uraian penetapan target kinerja disajikan pada Lampiran 1.

4.2.1 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 Bab II. Adapun besaran target yang dicanangkan untuk masing-masing tahun selama periode 2025-2029 pada table berikut

Tabel IV. 3 Target Indikator Kinerja Program Ditjen Perhubungan Darat

SASARAN PROGRAM (SP)/INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)/SASARAN KEGIATAN (SK)/INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029
SP 1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat							
IKP 1.1	Rasio konektivitas transportasi Jalan	Rasio	0,426	0,444	0,459	0,499	0,508	0,606
IKP 1.2	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Rasio	0,565	0,570	0,572	0,572	0,572	0,573
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi Darat							
IKP2.1	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Jalan	Indeks	96,47	96,47	96,55	96,70	96,90	97,00
IKP2.2	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP	Indeks	96,47	96,47	96,55	96,70	96,90	97,00
SP 3	Meningkatnya keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan							
IKP 3	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	%	91,70	91,70	92,58	94,11	95,32	96,28
SP 4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan							
IKP 4	Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan	Indeks	90,84	90,84	91	91,1	91,2	91,3

Sumber: Hasil Analisis Ditjen Hubdat (2025)

4.2.2 Target Keluaran (Output) Pelaksanaan Kegiatan

Pada **Tabel IV.2** disampaikan target keluaran (output) atau proyek prioritas dari pelaksanaan program infrastruktur konektivitas di setiap kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Secara umum target keluaran yang ditargetkan dari setiap kegiatan tersebut diarahkan untuk mendukung pencapaian sasaran program infrastruktur konektivitas sub sektor transportasi darat selama periode 2025-2029.

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

Tabel IV. 4 Target Keluaran (Output) RENSTRA Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

No.	PROGRAM/KEGIATAN	TOTAL	KETERANGAN
1	Monitoring Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	31	• Tata Usaha (5) • Manajemen Keselamatan (10) • Uji Berkala Kendaraan Bermotor (5) • Uji Tipe Kendaraan Bermotor (5) • Diseminasi dan Kemitraan Keselamatan (6)
2	Bimbingan Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan	36	• Tata Usaha (4) • Uji Tipe Kendaraan Bermotor (7) • Manajemen Keselamatan (10) • Uji Berkala Kendaraan Bermotor (7)

No.	PROGRAM/KEGIATAN	TOTAL	KETERANGAN
			Diseminasi dan Kemitraan Keselamatan (8)
3	Pelayanan Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	24	- Manajemen Keselamatan (3) - Uji Tipe Kendaraan Bermotor (8) - Uji Tipe Kendaraan Bermotor (13)
4	Pelaporan Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	14	- Tata Usaha (10) - Manajemen Keselamatan (2) - Uji Tipe Kendaraan Bermotor (2)
5	Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD)	37	Untuk pelaksanaan SALUD dilaksanakan oleh BPTD dan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan
6	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ)	34	Untuk pelaksanaan PKJ dilaksanakan oleh BPTD dan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

7	Lokasi Rawan Kecelakaan	2.695	Untuk pembangunan penanganan LRK dilaksanakan oleh BPTD seluruh Indonesia dan untuk monitoring dan evaluasi oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan
8	Pembayaran Availability Payment KPBU Proving Ground Bekasi	1	Uji Tipe Kendaraan Bermotor
9	Pengujian Berkala Kendaraan	37	
10	Pengadaan Perangkat Pengelola Data dan Informasi	5	Tata Usaha
11	Layanan Perkantoran	5	Tata Usaha
12	Kajian Teknis Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	32	• Uji Tipe Kendaraan Bermotor (11) • Manajemen Keselamatan (10) • Uji Berkala Kendaraan Bermotor (5) Diseminasi dan Kemitraan Keselamatan (6)
13	Layanan BLUe	4	•
14	Pendukung Pelayanan Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor	8	
15	Pendukung Pelayanan Bidang Uji Tipe Kendaraan Bermotor	13	
16	Pendukung Pelayanan Bidang Manajemen Keselamatan	7	
17	Sosialisasi Keselamatan Transportasi Jalan	19	
18	Pendukung Sosialisasi Keselamatan	14	
19	Bantuan Teknis Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor	3	

Sumber: Hasil Analisis Direktorat Sarana dan keselamatan Transportasi Jalan (2025)

4.2.3 Dukungan Bidang Transportasi Darat terhadap Prioritas Nasional (PN) Dalam RPJMN 2025-2029

Dukungan Transportasi Darat terhadap pelaksanaan kegiatan jangka menengah Ditjen Perhubungan Darat 2025-2029 selain mendukung kegiatan strategis dalam RPJMN 2025–2029, juga diharapkan mendukung kegiatan Non Prioritas nasional tetapi menjadi prioritas Kementerian Perhubungan dalam upaya mencapai tujuan nasional dan menyelesaikan permasalahan yang menjadi Isu Nasional.

a. Dukungan Pengembangan Daerah Tertinggal, Terdepan, dan Perbatasan (DTPK)

Dukungan transportasi darat memiliki peran strategis dalam mendorong percepatan pembangunan Daerah Tertinggal, Terdepan, dan Perbatasan (DTPK) sebagaimana diarahkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). Dalam kerangka RPJMN 2020–2024, pemerintah menegaskan bahwa peningkatan konektivitas darat merupakan kunci untuk mengurangi kesenjangan wilayah, memperkuat integrasi nasional, serta membuka akses ekonomi, sosial, dan pelayanan publik di daerah-daerah yang selama ini terisolasi.

b. Dukungan Pengembangan Daerah Kawasan Industri/Hilirisasi

Dukungan transportasi darat memegang peranan strategis dalam mempercepat pengembangan kawasan industri dan hilirisasi sebagaimana diarahkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). Peningkatan konektivitas darat melalui pembangunan dan perbaikan jaringan jalan, jembatan, serta prasarana pendukung logistik menjadi kunci untuk menurunkan biaya distribusi, memperlancar arus barang, dan memperkuat rantai pasok industri nasional. Dalam konteks hilirisasi, keberadaan sistem transportasi darat yang efisien memungkinkan perpindahan bahan baku ke pusat-pusat produksi dan hasil industri ke pelabuhan atau pasar dengan waktu dan biaya yang lebih kompetitif.

c. Dukungan Pengembangan Daerah Kawasan Pariwisata Prioritas

Dukungan transportasi darat menjadi faktor kunci dalam pengembangan kawasan pariwisata prioritas sebagaimana diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). Konektivitas darat yang andal dan terintegrasi dengan moda transportasi lain berperan penting dalam meningkatkan aksesibilitas menuju destinasi wisata unggulan, memperlancar pergerakan wisatawan, serta mendorong pertumbuhan ekonomi lokal di sekitar kawasan pariwisata.

d. Dukungan Pembangunan Infrastruktur baru Mendukung Konektivitas

Pembangunan infrastruktur baru dalam periode RPJMN 2025–2029 diarahkan untuk memperkuat konektivitas antarwilayah sebagai fondasi utama pertumbuhan ekonomi nasional yang inklusif dan berkelanjutan. Fokus pembangunan tidak hanya pada peningkatan kuantitas jaringan transportasi, tetapi juga pada kualitas keterhubungan yang mampu mengintegrasikan pusat produksi, distribusi, dan konsumsi secara efisien.

e. Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan mendukung Keselamatan

Dukungan terhadap program perbaikan lokasi rawan kecelakaan (black spot) merupakan bagian penting dari upaya peningkatan keselamatan transportasi jalan yang menjadi prioritas dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). Pemerintah menempatkan aspek keselamatan sebagai salah satu pilar utama dalam penyelenggaraan sistem transportasi berkelanjutan, dengan fokus pada penurunan angka kecelakaan lalu lintas melalui pendekatan rekayasa, penegakan hukum, dan edukasi. Perbaikan pada lokasi rawan kecelakaan mencakup peningkatan kualitas geometrik jalan, penyediaan fasilitas keselamatan seperti rambu, marka, penerangan, dan guardrail, serta penerapan teknologi pemantauan lalu lintas berbasis digital.

f. Dukungan Pengembangan Transportasi Massal Perkotaan

Dukungan terhadap pengembangan transportasi massal perkotaan merupakan salah satu prioritas strategis dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) sebagai upaya mewujudkan sistem mobilitas yang efisien, inklusif, dan berkelanjutan di kawasan perkotaan. RPJMN menekankan pentingnya pengembangan transportasi publik berbasis massal seperti bus rapid transit (BRT), dan angkutan umum terpadu untuk mengatasi kemacetan, mengurangi emisi karbon, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota.

g. Dukungan Pengembangan Transportasi Hijau

Dukungan terhadap pengembangan transportasi hijau menjadi salah satu fokus utama dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) sebagai bagian dari komitmen pemerintah menuju sistem transportasi yang rendah emisi, efisien energi, dan berkelanjutan. Kebijakan ini meliputi berbagai inisiatif strategis seperti program peremajaan kendaraan untuk mengurangi polusi udara, penerapan kendaraan listrik (electric vehicle) pada angkutan massal perkotaan, serta rehabilitasi prasarana transportasi agar lebih ramah lingkungan dan hemat energi.

h. Dukungan Bidang Transportasi Darat terhadap Program Direktif Presiden Tahun 2025-2029

Bidang Transportasi Darat memiliki peran strategis dalam mendukung Program Direktif Presiden Tahun 2025–2029, khususnya terkait pengembangan lumbung pangan nasional, dukungan program Makanan Bergizi Gratis (MBG), dan penyelenggaraan Sekolah Rakyat. Dukungan tersebut diwujudkan melalui penguatan konektivitas dan kelancaran distribusi logistik darat dari sentra produksi pangan menuju kawasan konsumsi, pusat pengolahan, serta titik layanan publik. Dalam konteks lumbung pangan nasional, transportasi darat berperan memastikan aksesibilitas wilayah produksi pertanian, perkebunan, dan perikanan melalui peningkatan kualitas jaringan jalan, optimalisasi angkutan barang, serta

pengembangan simpul logistik terpadu yang terhubung dengan kawasan pangan strategis.

4.3 Target Kinerja Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi jalan

Target kinerja kegiatan Penyelenggaraan Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) dari setiap Sasaran Kegiatan (SK). Adapun target kinerja kegiatan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan adalah sebagai berikut,

Tabel IV. 5 Target Kinerja Direktorat Sarana Transportasi Jalan

Sasaran Program		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	BASELINE	TARGET 2029
SP 3	Meningkatnya keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	IKK 3.1.3	Peningkatan Keselamatan Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck)	%	-	83,40
		IKK 3.1.4	Peningkatan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	%	-	1,01
		IKK 3.2.1	Tingkat Kepatuhan Kendaraan Bermotor Baru yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	%	-	99,99
		IKK 3.2.2	Peningkatan kendaraan bermotor Wajib Uji Yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	%	-	41,33
		IKK 3.3.2	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional	%	-	96,28
		IKK 3.3.3	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK)	%	-	96,28
		IKK 3.4	Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	%	-	80

Sasaran Program		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	BASELINE	TARGET 2029
SP 4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Kementerian Perhubungan	IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Sarana dan Keselamatan Jalan	Nilai	-	82,82
		IKK 4.4	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	-	91,50
		IKK 4.6	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	%	-	100
		IKK 4.7	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Indeks	-	3,58
		IKK 4.10	Tingkat Digitalisasi Arsip (Skor) Direktorat sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	-	65
		IKK 4.17	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	-	86,5

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Direktorat Sarana dan Keselamatan 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 LKIP (Laporan Kinerja Instansi Pemerintah) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi 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 Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan untuk setiap jajaran di lingkungan Sarana dan Keselamatan 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.

Direktorat Sarana Transportasi Jalan bertanggung jawab terhadap capaian indikator *Immediate Outcome terhadap Output*. Pengukuran capaian indikator *Immediate Outcome terhadap Output* ini berguna untuk mengetahui sejauh mana capaian *Immediate Outcome* mampu menghasilkan suatu *intermediate outcome*. Pengukuran capaian indikator *immediate outcome* menggunakan Indikator Kinerja Kegiatan atau IKK.

Pengukuran capaian IKK menggunakan formula sebagai berikut:

$$IKP = \frac{\text{Immediate Outcome}_T}{\text{Output}_T}$$

dimana: T adalah tahun

Target capaian untuk setiap indikator kinerja kegiatan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan pada masing-masing tahun anggaran pada periode Renstra 2025-2029 disampaikan sebagai berikut:

1. Target IKK 3.1.3 Peningkatan Keselamatan Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck) merupakan merupakan upaya strategis untuk memastikan kendaraan angkutan umum yang beroperasi di jalan telah memenuhi persyaratan keselamatan teknis dan laik jalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kegiatan rampcheck berfungsi sebagai instrumen pengendalian keselamatan operasional angkutan umum guna menekan potensi kecelakaan lalu lintas. Indikator ini diukur dari jumlah kendaraan angkutan umum yang dilakukan pemeriksaan keselamatan (rampcheck), dinyatakan lulus rampcheck, serta diberikan izin operasional.
2. Target IKK 3.1.4 Peningkatan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) merupakan upaya strategis untuk menjamin terselenggaranya layanan angkutan umum yang selamat, andal, dan berkelanjutan. SMK PAU merupakan kerangka kerja sistematis

yang mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk mengelola risiko keselamatan secara terencana, terukur, dan berkelanjutan dalam seluruh kegiatan operasionalnya. Kepatuhan tersebut diukur dari jumlah perusahaan angkutan umum yang terdaftar pada SPIONAM yang telah mematuhi/menerapkan SMK PAU yang dibuktikan dengan kepemilikan Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum pada tahun berjalan.

3. Target IKK 3.2.1 Tingkat Kepatuhan Kendaraan Bermotor Baru yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan merupakan indikator untuk mengukur tingkat kepatuhan Agen Pemegang Merek dan Perusahaan Karoseri dalam mewujudkan kendaraan yang berkeselamatan sesuai persyaratan teknis dan laik jalan pengujian tipe kendaraan bermotor.
4. Target IKK 3.2.2 Peningkatan kendaraan bermotor Wajib Uji Yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan merupakan pengukuran kemampuan pemerintah dalam meningkatkan tingkat kepatuhan pengguna kendaraan bermotor yang dinyatakan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan setelah menjalani uji berkala.
5. Target IKK 3.3.2 Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional merupakan upaya strategis untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menurunkan risiko kecelakaan pada ruas jalan nasional. Titik konflik keselamatan adalah lokasi pada jalan nasional yang memiliki potensi tinggi terjadinya konflik lalu lintas akibat interaksi antar arus kendaraan, pejalan kaki, maupun faktor prasarana jalan, yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Penanganan tersebut meliputi pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), Implementasi Batas Kecepatan dan Manajemen Keselamatan pada Perlintasan Sebidang
6. Target IKK 3.3.3 Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) merupakan upaya strategis untuk menurunkan tingkat risiko dan fatalitas kecelakaan lalu lintas pada lokasi yang memiliki frekuensi dan tingkat keparahan kecelakaan yang tinggi. LRK merupakan lokasi pada ruas jalan tertentu yang teridentifikasi berdasarkan analisis data kecelakaan, karakteristik lalu lintas, dan kondisi prasarana jalan, sehingga memerlukan penanganan

keselamatan secara prioritas. Jumlah lokasi rawan kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan adalah jumlah lokasi rawan kecelakaan (blackspot) yang telah ditangani atau mendapatkan tindakan perbaikan/inovasi keselamatan.

7. Target IKK 3.4 Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan merupakan ukuran keberhasilan program dalam meningkatkan pengetahuan dan kesadaran pengguna jalan yang menjadi audience atau sasaran program keselamatan jalan. Kesadaran ini diukur secara kuantitatif melalui perbandingan antara jumlah peserta yang mencapai standar nilai kelulusan minimal pada post-test dengan target yang telah ditetapkan pada dokumen renstra. Program ini merupakan internalisasi nilai-nilai keselamatan jalan yang berkelanjutan melalui kegiatan kampanye keselamatan jalan yang dikemas dalam bentuk aksi keselamatan seperti SALUD, aksi keselamatan berkendara, berjalan kaki, menyeberang, bersepeda, lebih dimensi lebih muatan, dan kegiatan keselamatan jalan lainnya. Indikator ini berfungsi sebagai alat kendali mutu untuk memastikan bahwa setiap anggaran yang dikeluarkan untuk sosialisasi keselamatan jalan memberikan dampak nyata terhadap perubahan perilaku masyarakat, yang pada akhirnya berkontribusi pada penurunan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia.
8. Target IKK 4.2 Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan hasil evaluasi mandiri berdasarkan lembar kerja evaluasi (LKE) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dengan komponen penilaian perencanaan kinerja, pengukuran kinerja, pelaporan kinerja dan evaluasi kinerja.
9. Target IKK 4.4 Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan yaitu peningkatan kinerja pelaksanaan anggaran Direktorat sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan untuk menilai sejauh mana tingkat penyerapan anggaran pada Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi jalan secara efektivitas, efisiensi dan kepatuhan dalam mengelola dana negara.
10. Target IKK 4.6 Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan yaitu

tingkat kepatuhan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dalam menindaklanjuti saran, perbaikan dan temuan yang di berikan oleh Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) atas laporan keuangan maupun laporan kinerja.

11. Target IKK 4.7 Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan salah satu indikator dalam rangka mendukung kinerja reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan yang pada akhirnya dapat mendorong terwujudnya tata Kelola pemerintahan yang baik.
12. Target IKK 4.10 Tingkat Digitalisasi Arsip (Skor) Direktorat sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan yaitu tingkat implementasi sistem persuratan berbasis elektronik khususnya dalam pengelolaan naskah dinas, dokumen teknis dan arsip pada Direktorat sarana dan Keselamatan transportasi jalan.
13. Target IKK 4.17 Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang di ukur oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan hasil evaluasi mandiri berdasarkan lembar kerja evaluasi (LKE) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dengan komponen Pengungkit dan Komponen Hasil.

Target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029 dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel IV. 6 Target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET T 2029
SK 3.1 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang									
1	IKK 3.1.3	Peningkatan Keselamatan Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck)	%	66,90	70,20	73,50	76,80	80,10	83,40
2	IKK 3.1.4	Peningkatan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	%	0,45	0,56	0,67	0,79	0,90	1,01
SK 3.2 Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety									
3	IKK 3.2.1	Tingkat Kepatuhan Kendaraan Bermotor Baru yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	%	-	99,99	99,99	99,99	99,99	99,99
4	IKK 3.2.2	Peningkatan kendaraan bermotor Wajib Uji Yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	%	37,45	38,27	39,02	39,77	40,55	41,33
SK 3.3 Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan									
5	IKK 3.3.2	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional	%	-	91,7	92,58	94,11	95,32	96,28
6	IKK 3.3.3	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK)	%	-	91,7	92,58	94,11	95,32	96,28
SK 3.4 Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan									
7	IKK 3.4	Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	%	-	70	75	77	78	80
IKP 4 Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan									

8	IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Sarana dan Keselamatan Jalan	Nilai	-	82,06	82,15	82,30	82,60	82,82
9	IKK 4.4	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	97,10	84,87	90,00	90,50	91,00	91,50
10	IKK 4.6	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	%	-	100	100	100	100	100
11	IKK 4.7	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Indeks	-	3,48	3,50	3,52	3,55	3,58
12	IKK 4.10	Tingkat Digitalisasi Arsip (Skor) Direktorat sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	60,59	52,19	60,10	61,00	62,00	65,00
13	IKK 4.17	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang di ukur oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	-	86,10	86,20	86,30	86,40	86,50

4.4 Kerangka Pendanaan

4.4.1 Kebutuhan Pendanaan

Kebutuhan pendanaan untuk melaksanakan seluruh kegiatan yang termasuk ke dalam program penyelenggaraan transportasi darat bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan untuk periode pembangunan 2025-2029 disampaikan sebagai berikut :

Tabel IV. 7 Kebutuhan Pendanaan Bidang Sarana Dan Keselamatan Transportasi Jalan

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	APBN (Anggaran Dalam Ribu Rupiah)					TOTAL	PIC
				2025	2026	2027	2028	2029		
SK 3.1 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang										
1	IKK 3.1.3	Peningkatan Keselamatan Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck)	%	893,398	1,511,332	1,622,466.30	1,744,713	1,879,184	7,651,093	MK
2	IKK 3.1.4	Peningkatan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	%	1,900,000	13,894,679	11,878,661.90	12,241,531	13,465,680	53,380,552	MK
SK 3.2 Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety										
3	IKK 3.2.1	Tingkat Kepatuhan Kendaraan Bermotor Baru yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	%	349,382,399	362,441,041	351,203,006.00	351,308,006	350,603,006	1,764,937,458	UTIP
4	IKK 3.2.2	Peningkatan kendaraan bermotor Wajib Uji Yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	%	70,184,293	137,369,438	223,321,494.50	229,096,495	226,004,007	885,975,726	UBKB

SK 3.3 Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan										
5	IKK 3.3.2	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional	%	1,450,585	9,869,467	10,815,595.80	11,897,156	13,086,871	47,119,675	MK
6	IKK 3.3.3	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK)	%	0	2,721,651	2,993,816.10	3,293,199	3,622,517	12,631,183	MK
SK 3.4 Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan										
7	IKK 3.4	Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	%	12,661,037	49,062,937	33,675,970.00	40,837,809	33,432,000	169,669,753	DKK
IKP 4 Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan										
8	IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Sarana dan Keselamatan Jalan	Nilai	1,750,015	3,135,686	3,309,081.50	3,582,632.80	3,856,185	15,633,600	TU
9	IKK 4.4	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	900,000	960,796	1,056,875.60	1,152,955.20	1,249,035	5,319,662	TU
10	IKK 4.6	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	%	999,724	1,763,202	1,939,522.20	2,115,842.40	2,992,163	9,810,453	TU

11	IKK 4.7	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Indeks	1,901,800	1,149,046	1,263,950.60	1,378,855.20	1,493,760	7,187,412	TU
12	IKK 4.10	Tingkat Digitalisasi Arsip (Skor) Direktorat sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	600,000	894,692	984,161.20	1,073,630.40	1,163,100	4,715,583	TU
13	IKK 4.17	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang di ukur oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Nilai	11,150,012	16,362,967	17,999,263.70	19,635,561.40	21,271,858	86,419,662	TU

Dokumen perencanaan anggaran jangka menengah Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025-2029 menunjukan bahwa total alokasi pagu sebesar Rp3.070.451.811.000

4.4.2 Skema Pendanaan

Skema pendanaan dalam bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan bersumber dari APBN (Rupiah Murni dan PNBPN) yang akan digunakan untuk melaksanakan sejumlah kegiatan strategis untuk mendukung kegiatan dibidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan .

4.5 Indikasi Kegiatan Strategis

4.5.1 Indikasi Program Kegiatan dan Proyek Nasional Bidang Transportasi dalam RPJMN 2025-2029

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025), Astacita Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 diterjemahkan menjadi Prioritas Nasional (PN) Meskipun dalam RPJMN 2025-2029 dukungan Kementerian Perhubungan hanya pada PN3 dan PN5 yang terdapat sasaran yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan untuk menjadi koordinator dan/atau pengampu, namun pada PN/Astacita lainnya terdapat beberapa Program Prioritas/Kegiatan Prioritas/Proyek Prioritas yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan yang berkesesuaian dengan lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat baik secara langsung maupun tidak langsung.

Program prioritas nasional Kementerian Perhubungan dibidang transportasi darat terdiri dari Program Infrastruktur Konektivitas yang berkaitan dengan kegiatan pembangunan transportasi darat antara lain sebagai berikut :

- 1) Layanan angkutan jalan perintis, angkutan pemadu moda/antarmoda, angkutan barang, angkutan umum massal perkotaan, angkutan penyeberangan perintis, angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan (PN)
- 2) Subsidi angkutan umum perkotaan (PN)
- 3) Fasilitas pendukung dan integrasi moda (PN)
- 4) Terminal barang internasional, Pelabuhan penyeberangan, Pelabuhan sungai (PN)
- 5) Pembangunan terminal penumpang tipe A, terminal barang internasional, pelabuhan penyeberangan (PN)
- 6) Pembangunan system angkutan umum massal (PN)
- 7) Pekan Nasional Keselamatan Jalan, SALUD (PN)
- 8) Pembayaran AP KPBU, pendampingan KPBU (PN)
- 9) Perlengkapan jalan, SBNP/rambu suar (PN)

4.5.2 Dukungan Bidang Transportasi terhadap Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029

Secara umum bidang transportasi selain melaksanakan penugasannya pada PN3 dan PN5 sebagai koordinator pelaksanaan indikator Program Prioritas (PP), pengampu indikator Kegiatan Prioritas (KP), dan pelaksana sejumlah Proyek Prioritas (Pro P), juga diharapkan mendukung pelaksanaan sejumlah agenda strategis nasional dalam Prioritas Nasional (PN) lainnya (PN 1 sd PN 8).

Indikasi dukungan Kementerian Perhubungan terhadap berbagai prioritas RPJMN 2025-2029 tersebut ditunjukkan melalui berbagai skema dukungan simpul ataupun jaringan transportasi yang mengakses secara umum dan/atau khusus dikembangkan untuk mendukung kawasan prioritas dalam RPJMN 2025-2029, diantaranya KSP (Kawasan Sentra Produksi Pertanian), KI (Kawasan Industri), KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), DPP (Destinasi Pariwisata Prioritas), Hilirisasi SDA, kawasan transmigrasi, daerah tertinggal, maupun perkotaan prioritas.

4.5.3 Program dan Kegiatan Direktif Presiden

Adanya fluktuasi kondisi politik, sosial, dan ekonomi yang sangat dinamis baik dalam skala nasional maupun global, adanya potensi bencana dan dampak perubahan iklim yang harus diantisipasi secara cepat dan tepat, mendorong perlu dilaksanakannya sejumlah program dan kegiatan yang sifatnya mendesak (emerging), direktif, dan belum terencana sebelumnya dalam RPJMN 2025-2029, Renstra Kemenhub 2025-2029, maupun Renstra Ditjen Perhubungan Darat 2025-2029 ini.

Program dan direktif Presiden sifatnya adalah perintah yang wajib dilaksanakan oleh Kementerian/Lembaga. Oleh karena itu program dan kegiatan direktif tersebut akan diupayakan masuk ke dalam perencanaan tahunan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) yang disusun oleh Kementerian PPN/Bappenas, Rencana Kerja (Renja) Kementerian Perhubungan dan RKA (Rencana Kerja dan Anggaran) Kementerian Perhubungan serta dicatat sebagai perubahan terhadap Renstra (Rencana Strategis) akan dimasukkan dalam usulan Perubahan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Darat 2025-2029 sesuai dengan mekanisme yang telah diatur dalam Peraturan Presiden

Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga.

Dalam hal ini terdapat beberapa potensi program dan kegiatan direktif Presiden yang harus diakomodir, diantaranya sebagai konsekuensi dari:

- 1) Adanya perubahan/penetapan Peraturan Perundang- Undangan terkait bidang transportasi, misalnya: ditetapkan UU Sistranas, perubahan UU Pelayaran/Penerbangan/ LLAJ/Perkeretaapian, PP Penjagaan Laut dan Pantai, Perpres tentang Badan tertentu di bidang transportasi, dan lain-lain). Perubahan tersebut dapat berdampak pada lingkup program dan kegiatan yang dilaksanakan Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat.
- 2) Adanya perubahan kebijakan nasional terkait perencanaan pembangunan, misalnya: perubahan/penetapan PP tentang RTRWN, PP tentang KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), Perpres tentang Proyek Strategis Nasional (PSN), dan lain-lain, yang didalamnya menugaskan kepada Kementerian Perhubungan untuk mengkoordinir dan/atau mendukung pelaksanaan dari kebijakan perencanaan tersebut;
- 3) Adanya perubahan kebijakan nasional terkait penganggaran (misalnya: UU APBN, PP PNPB Kementerian Perhubungan, Perpres Penugasan Proyek Strategis, dlsb) yang berdampak terhadap perubahan target kinerja ataupun program dan kegiatan di lingkungan Kementerian Perhubungan bidang transportasi darat;
- 4) Adanya Instruksi Presiden tentang penanggulangan bencana ataupun kondisi darurat lainnya, yang menugaskan Kementerian Perhubungan untuk memberikan fokus program dan kegiatan pada kawasan/lokasi tertentu yang perlu penanganan kedaruratan;
- 5) Adanya Instruksi Presiden mengenai program pembangunan tertentu, misalnya: Inpres Pelayaran Rakyat, Inpres Transportasi Publik, dlsb, yang mengharuskan adanya perubahan dalam struktur ataupun prioritas program dan kegiatan Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Darat;
- 6) Adanya arahan Presiden dalam Rapat Kabinet/Kunjungan Kerja/Acara lainnya yang menugaskan kepada jajaran Kementerian Perhubungan untuk melaksanakan atau mendukung program dan kegiatan tertentu sebagai respon atas perkembangan tertentu pada sektor terkait dan kondisi lapangan;
- 7) Adanya usulan dari pemangku kepentingan (misalnya: DPR/DPD, Pemerintah daerah, dan Masyarakat) yang setelah berkonsultasi

dengan Presiden mendapatkan arahan untuk melaksanakan program dan kegiatan tertentu sebagai respon atas usulan publik.

- 8) Adanya usulan dari jajaran Kementerian Perhubungan yang disampaikan pada Rapat Kabinet/Kunjungan Kerja/Acara lainnya yang telah dikonsultasikan dan mendapatkan arahan dari Presiden untuk menjalankan program dan kegiatan tertentu dalam bidang transportasi darat.

Program dan kegiatan direktif Presiden dari Butir 1 s.d Butir 8 di atas, baik yang disampaikan langsung maupun ditetapkan melalui Peraturan, akan dilaksanakan oleh jajaran Kementerian Perhubungan sesuai ketentuan proses perencanaan dan penganggaran yang berlaku.

Ditjen Perhubungan Darat berkoordinasi dengan Sekretariat Jenderal terkait penyiapan justifikasi teknis serta dokumen pendukung pelaksanaan program dan kegiatan direktif presiden. Dalam hal terdapat hambatan dalam penyiapan readiness criteria dari program dan kegiatan direktif presiden tersebut, Sekretaris Jenderal melaporkannya kepada Menteri untuk mendapatkan arahan tindak lanjut.

Dalam hal pelaksanaan program dan kegiatan direktif presiden, terdapat konsekuensi anggaran yang mengharuskan dilakukannya prioritas ulang atas program dan kegiatan yang telah tertuang dalam Renstra 2025-2029, maka selanjutnya perubahan tersebut akan menjadi bahan pertimbangan dalam evaluasi dan pengendalian serta usulan perubahan terhadap Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan Renstra Ditjen Perhubungan Darat.

4.5.4 Indikasi Proyek Strategis Nasional (PSN) Bidang Transportasi 2025-2029

Sebagaimana juga disampaikan pada Lampiran I RPJMN 2025-2029, bahwa PSN adalah proyek atau program (kumpulan proyek) yang memiliki sifat strategis, terukur dan berdampak signifikan pada pencapaian sasaran RPJMN Tahun 2025-2029 khususnya Program Prioritas Presiden termasuk Program Hasil Terbaik Cepat terutama untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia, mengurangi kemiskinan, meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkualitas dan berkelanjutan, serta yang mendorong pemerataan pembangunan. PSN dapat diprakarasai/ diusulkan/dilaksanakan oleh Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Pemerintah/Badan Usaha Swasta dengan persyaratan:

1. Jika PSN tersebut diusulkan oleh K/L maka proyek/program tersebut harus tercantum dalam Renstra K/L 2025-2029.
2. Berkontribusi dan berdampak signifikan pada pencapaian sasaran-sasaran Program Prioritas Presiden termasuk PHTC, dalam rangka peningkatan: (i) pertumbuhan ekonomi yang berkualitas dan berkelanjutan, (ii) peningkatan kualitas SDM, (iii) pengurangan kemiskinan, dan (iv) pemerataan pembangunan.
3. Pengendalian dan evaluasi kesiapan dan kinerja pelaksanaan PSN serta penerapan manajemen risiko.

Penetapan Proyek Strategis Nasional dilaksanakan melalui mekanisme Rencana Kerja Pemerintah (RKP) di setiap tahun anggaran.

Pada dasarnya seluruh daftar kegiatan (RO/Komponen/Sub Komponen) yang disampaikan pada Lampiran dari dokumen Renstra Kementerian Perhubungan 2025- 2029 ini berpotensi untuk dapat diusulkan menjadi PSN pada RKP Tahun 2025 s.d 2029. Adapun indikasi awal program/proyek yang secara tematik potensial untuk diusulkan menjadi PSN melalui RKP tahun selanjutnya.

4.6 Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

Pengendalian Intern atas penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dilaksanakan untuk mencapai pengelolaan keuangan negara yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel dengan berpedoman pada Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah. Hal ini dilatar belakangi dengan telah bergesernya karakter pengendalian intern dari hard control menuju soft control. Artinya pengendalian tidak lagi efektif jika dikemas dalam kegiatan yang bersifat represif. Ruang lingkup pengendalian intern sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 meliputi seluruh kegiatan pemerintahan. Komponen pengendalian intern terdiri dari unsur lingkungan pengendalian, penilaian Risiko, aktivitas pengendalian, informasi dan komunikasi, serta pemantauan. Fungsi manajemen risiko dalam pemerintahan diperkuat dengan hadirnya Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko Pembangunan Nasional (MRPN) mengamanatkan adanya manajemen risiko terintegrasi di dalam maupun lintas instansi pemerintah. Mendukung implementasi tersebut. MRPN merupakan suatu kegiatan terkoordinasi untuk mengarahkan dan mengendalikan entitas MRPN, mengingat adanya risiko dalam pembangunan nasional. MRPN juga mengolaborasikan manajemen risiko

yang telah ada dan tersebar di kementerian, lembaga, dan pemerintah daerah ke dalam sebuah Manajemen Risiko Lintas Sektor.

Pembangunan nasional di sektor transportasi darat merupakan fondasi vital bagi pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan sosial di Indonesia. Pemerintah telah menetapkan sasaran strategis yang berfokus pada 3 (tiga) pilar utama :

1. Peningkatan konektivitas untuk menyatukan wilayah dan menekan biaya logistic;
2. Peningkatan kualitas pelayanan untuk menjamin aksesibilitas dan kepuasan publik, serta;
3. Penguatan keselamatan untuk menekan angka kecelakaan dan korban jiwa.

Namun, realisasi ketiga sasaran tersebut dihadapkan pada berbagai ketidakpastian dan potensi risiko inheren yang dapat menghambat pencapaian target pembangunan. Manifestasi risiko pada sasaran konektivitas dapat berupa keterlambatan penyelesaian proyek infrastruktur, eskalasi biaya, dan kendala pembebasan lahan. Pada aspek pelayanan, risiko terwujud dalam bentuk kegagalan operasional, rendahnya tingkat integrasi antarmoda, dan ketidakpuasan masyarakat akibat standar yang tidak terpenuhi. Sementara itu, pada pilar keselamatan, risiko termanifestasi sebagai tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan kerugian sosial dan ekonomi signifikan. Oleh karena itu, penerapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional yang terstruktur dan sistematis menjadi sebuah keniscayaan. Pendekatan proaktif ini esensial untuk mengidentifikasi, menganalisis, mengevaluasi, dan memitigasi berbagai potensi ancaman tersebut, sehingga dapat menjamin efektivitas, efisiensi, dan keberlanjutan investasi dalam pembangunan transportasi darat serta memastikan sasaran strategis nasional dapat tercapai secara optimal.

Matrik MRPN Sektor Transportasi Darat dalam Resntra Ditjen Darat 2025-2029 menjelaskan bahwa pengelolaan risiko menjadi instrumen penting untuk menjamin pencapaian sasaran program Ditjen Perhubungan Darat secara efektif dan berkelanjutan. Sasaran peningkatan konektivitas transportasi darat yang diukur melalui rasio konektivitas jalan menghadapi beragam risiko strategis, antara lain kesiapan lahan, ketersediaan anggaran, kompetensi SDM pengadaan barang/jasa, perizinan, serta lemahnya koordinasi lintas lembaga. Risiko-risiko tersebut berpotensi menyebabkan keterlambatan atau bahkan kegagalan implementasi program, sehingga manfaat pembangunan tidak optimal. Oleh karena itu, Ditjen Perhubungan Darat menetapkan langkah mitigasi berupa penyusunan SOP hibah yang jelas, prioritas pembangunan pada lahan yang siap administrasi, penggunaan data perencanaan yang kredibel, serta

penguatan regulasi kompetensi PPK dan staf Barjas. Selanjutnya, pada sasaran peningkatan kinerja pelayanan transportasi darat yang diukur melalui Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM), risiko utama meliputi keterbatasan anggaran, sarana prasarana, kualitas SDM, dan perubahan kebijakan. Risiko tersebut berdampak langsung pada tidak optimalnya pelayanan publik. Mitigasi difokuskan pada penguatan perencanaan berbasis data, pembinaan SDM secara berkelanjutan, serta penegakan SOP dan sanksi guna mencegah korupsi dan maladministrasi. Adapun pada sasaran peningkatan keselamatan lalu lintas angkutan jalan, risiko mencakup faktor manusia, kendaraan, infrastruktur, pengawasan, dan perubahan lingkungan. Mitigasi dilakukan melalui kampanye keselamatan, peningkatan fasilitas uji kendaraan, audit infrastruktur, serta pemanfaatan teknologi untuk pengawasan berbasis data real time. Dengan pendekatan manajemen risiko yang komprehensif dan terintegrasi, Ditjen Perhubungan Darat diharapkan mampu memastikan ketercapaian target Renstra 2025–2029 secara akuntabel dan berorientasi hasil. Berikut matriks manajemen risiko pada sasaran peningkatan keselamatan lalu lintas angkutan jalan.

Tabel IV. 8 Manajemen Risiko Bidang Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR PROGRAM	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI TKT DITJEN DARAT
1	Meningkatnya keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	1. Risiko Manusia (Tingkat pemahaman, kelelahan dan Prilaku) 2. Risiko Kendaraan (Kelaikan Jalan, Odol dan Modifikasi Illegal) 3. Risiko Infrastruktur (Kerusakan, Desain Tidak standar dan ketersediaan Fasilitas Keselamatan) 4. Risiko kelemahan Pengawasan dan Penindakan 5. Perubahan lingkungan	1. Kepolisian, Ditjen Darat, Pemda Kementerian lainnya 2. Ditjen Darat, Kepolisian dan Pemda 3. Ditjen Bina marga, Ditjen Perhubungan Darat, Pemda 4. Kepolisian, Ditjen Perhubungan Darat, Pemda 5. Ditjen Bina Marga, Ditjen Perhubungan Darat, Pemda, Kepolisian	1. Kurangnya pelatihan dan kampanye, Ketidak patuhan dan jam kerja berlebihan. 2. Fungsi pengujian tidak berjalan, lemah pengawasan/penindakan 3. Keterbatasan anggaran, kelemahan SDM yang di mandatkan, kesalahan perencanaan, Maladminitrasi, Perubahan Kebijakan 4. Keterbatasan peralatan, keterbatasan anggaran, keterbatasan SDM, kelemahan SDM 5. Kurangnya pengawasan rutin, informasi yang tidak realtime	Kecelakaan Kecelakaan Kecelakaan Kecelakaan	1. Memberikan Kampanye keselamatan 2. Peningkatan fasilitas Uji dan berkoordinasi dengan Kepolisian untuk melakukan penindakan 3. Audit rutin, pemasangan perlengkapan jalan dan sanksi tegas 4. Melakukan pengawasan dan pendindakan sesuai tugas dan fungsi serta memanfaatkan teknologi untuk pengawasan 5. Penyusunan SOP pengawasan rutin dan berkoordinasi dengan KL terkait untuk data real time.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025–2029 disusun sebagai dokumen perencanaan strategis yang menjadi penjabaran dari RPJMN 2025–2029, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan, serta Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Renstra ini menjadi acuan utama dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan guna mendukung pencapaian visi pembangunan nasional menuju Indonesia Emas 2045.

Transportasi jalan memiliki peran strategis dalam sistem transportasi nasional karena karakteristik pelayanannya yang bersifat langsung dari pintu ke pintu serta kemampuannya menjangkau seluruh wilayah daratan. Peran tersebut menjadikan moda jalan sebagai penghubung utama antarwilayah, pendukung konektivitas antarmoda, serta tulang punggung mobilitas orang dan distribusi barang. Oleh karena itu, penyelenggaraan sarana dan keselamatan transportasi jalan memerlukan perencanaan yang terarah, terpadu, dan berkelanjutan.

Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025–2029 memuat arah kebijakan, sasaran strategis, program, kegiatan, serta target kinerja yang difokuskan pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kualitas pelayanan transportasi jalan, penguatan tata kelola pemerintahan, serta peningkatan kualitas kebijakan dan sumber daya manusia transportasi darat. Seluruh arah kebijakan tersebut disusun untuk menjawab tantangan keselamatan, pelayanan, dan keberlanjutan penyelenggaraan transportasi jalan.

Dengan ditetapkannya Renstra ini, diharapkan seluruh pelaksanaan program dan kegiatan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan selama periode 2025–2029 dapat berjalan secara terukur, akuntabel, dan selaras dengan kebijakan pembangunan transportasi darat nasional, sehingga mampu memberikan kontribusi nyata dalam mewujudkan sistem transportasi jalan yang aman, andal, dan berkelanjutan.

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025–2029 merupakan dokumen yang bersifat dinamis dan adaptif terhadap perkembangan lingkungan strategis, kebijakan nasional, serta tantangan di bidang transportasi jalan. Oleh karena itu, pelaksanaan Renstra ini memerlukan komitmen yang kuat dari seluruh jajaran organisasi serta sinergi yang berkesinambungan dengan kementerian/lembaga terkait, pemerintah daerah, dunia usaha, dan masyarakat.

Dalam rangka menjamin ketercapaian sasaran dan target kinerja yang telah ditetapkan, diperlukan mekanisme pemantauan dan evaluasi yang dilaksanakan secara berkala dan sistematis. Hasil pemantauan dan evaluasi tersebut menjadi dasar dalam melakukan perbaikan kebijakan, penyesuaian program dan kegiatan, serta penguatan langkah mitigasi risiko guna memastikan efektivitas dan akuntabilitas pelaksanaan Renstra Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025–2029.

Dengan pelaksanaan Renstra ini secara konsisten dan bertanggung jawab, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan diharapkan mampu memberikan kontribusi nyata dalam mewujudkan sistem transportasi jalan yang aman, andal, berdaya saing, dan berkelanjutan, serta mendukung terwujudnya pembangunan nasional yang inklusif dan berkeadilan.

5.2 Mekanisme Evaluasi

Pelaksanaan Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025–2029 dilakukan melalui mekanisme pemantauan dan evaluasi yang terencana, terukur, dan berkesinambungan guna memastikan ketercapaian sasaran strategis, indikator kinerja, serta efektivitas pelaksanaan program dan kegiatan.

Mekanisme evaluasi Renstra dilaksanakan dengan tahapan sebagai berikut:

1. Pemantauan Kinerja Berkala

Pemantauan dilakukan secara berkelanjutan melalui pengumpulan data dan informasi capaian kinerja program, kegiatan, dan proyek strategis yang mengacu pada indikator kinerja yang telah ditetapkan dalam Renstra. Pemantauan dilaksanakan oleh unit kerja terkait di lingkungan Direktorat

Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dengan memanfaatkan sistem informasi serta data pendukung yang valid dan akuntabel.

2. **Evaluasi Triwulan**

Evaluasi triwulan dilaksanakan setiap tiga bulan untuk menilai perkembangan capaian kinerja pelaksanaan program dan kegiatan dibandingkan dengan target yang telah ditetapkan. Evaluasi ini mencakup analisis realisasi fisik dan keuangan, efektivitas pelaksanaan kegiatan, kendala yang dihadapi, serta langkah percepatan dan perbaikan yang diperlukan. Hasil evaluasi triwulan digunakan sebagai dasar pengendalian pelaksanaan kegiatan dan pengambilan keputusan manajerial secara tepat waktu.

3. **Evaluasi Tahunan**

Evaluasi tahunan dilaksanakan untuk menilai tingkat pencapaian target kinerja tahunan yang ditetapkan dalam Rencana Kerja (Renja) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan. Evaluasi ini mencakup kesesuaian antara perencanaan dan realisasi, capaian indikator kinerja, efisiensi penggunaan anggaran, serta dampak pelaksanaan kebijakan dan kegiatan. Hasil evaluasi tahunan menjadi bahan penyusunan laporan kinerja dan perbaikan perencanaan pada tahun berikutnya.

4. **Evaluasi Akhir Periode Renstra**

Evaluasi akhir periode dilakukan pada akhir tahun 2029 untuk menilai capaian kinerja secara menyeluruh terhadap tujuan dan sasaran strategis yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis. Evaluasi ini mencakup analisis tingkat keberhasilan, permasalahan yang dihadapi, efektivitas kebijakan, serta pembelajaran (lesson learned) sebagai bahan penyusunan Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan periode selanjutnya.

5. **Pengelolaan Risiko dan Tindak Lanjut**

Dalam rangka mendukung efektivitas pelaksanaan Renstra, proses evaluasi dilakukan dengan memperhatikan hasil manajemen risiko pada setiap sasaran strategis. Hasil evaluasi digunakan sebagai dasar perumusan langkah mitigasi risiko, penyempurnaan kebijakan, serta peningkatan kualitas tata kelola pelaksanaan program dan kegiatan.

Melalui mekanisme evaluasi yang terintegrasi dan berkesinambungan tersebut, diharapkan pelaksanaan Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2025–2029 dapat berjalan secara efektif, akuntabel, dan berorientasi pada hasil.

Renstra Direktorat Sarana Transportasi 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.

LAMPIRAN 1:

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN

NO	INDIKATOR		URAIAN	TARGET 2025	TARGET 2029	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
1	IKK 3.1.3	Peningkatan Keselamatan Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck)	Kegiatan rampcheck berfungsi sebagai instrumen pengendalian keselamatan operasional angkutan umum guna menekan potensi kecelakaan lalu lintas. Indikator ini diukur dari jumlah kendaraan angkutan umum yang dilakukan pemeriksaan keselamatan (rampcheck), dinyatakan lulus rampcheck, serta diberikan izin operasional	70,20	83,40	jumlah kendaraan yang memenuhi persyaratan inspeksi keselamatan angkutan umum tahun (n)/ jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan angkutan umum tahun (n)	66,90	Pada tahun 2024, realisasi jumlah kendaraan yang mendapatkan penanganan inspeksi keselamatan yaitu sebesar 66,90% dimana jumlah kendaraan yang dilakukan rampcheck sebanyak 226.707 kendaraan, sementara total kendaraan yang mendapatkan izin operasional yaitu sebanyak 151.678 kendaraan. Pertumbuhan kendaraan angkutan umum pada tahun 2024 yaitu sebanyak 3,30% sehingga target 2025 diambil dari baseline 2024 ditambah pertumbuhan kendaraan tahun 2024. Pelaksanaan kegiatan Rampcheck dilaksanakan oleh seluruh Balai Pengelola Transportasi Darat di seluruh Indonesia dan hasil dari pelaksanaan rampcheck tersebut diunggah melalui aplikasi Mitra darat dan Terminal Online System (TOS) sehingga dapat diketahui jumlah kendaraan yang telah dilakukan rampcheck pada periode waktu tertentu.
2	IKK 3.1.4	Peningkatan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU)	Kepatuhan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) diukur dari jumlah perusahaan angkutan umum yang terdaftar pada SPIONAM yang telah mematuhi/menerapkan SMK PAU yang dibuktikan dengan kepemilikan Sertifikat Sistem	0,56	1,01	Jumlah Perusahaan Angkutan Umum yang telah mematuhi/memenuhi SMK PAU tahun (n)/ Jumlah Perusahaan Angkutan umum yang telah terdaftar pada SPIONAM (based data 2024)	-	Jumlah Perusahaan Angkutan Umum yang terdaftar melalui aplikasi SPIONAM based data 2024 adalah sebanyak 45.209

NO	INDIKATOR		URAIAN	TARGET 2025	TARGET 2029	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
			Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum pada tahun berjalan					
3	IKK 3.2.1	Tingkat Kepatuhan Kendaraan Bermotor Baru yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	Tingkat Kepatuhan Kendaraan Bermotor Baru yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan merupakan indikator untuk mengukur tingkat kepatuhan Agen Pemegang Merek dan Perusahaan Karoseri dalam mewujudkan kendaraan yang berkeselamatan sesuai persyaratan teknis dan laik jalan pengujian tipe kendaraan bermotor.	99,99	99,99	$\text{IKK 3.2.1} = \frac{\text{Jumlah Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang terbit dan sesuai pedoman}}{\text{Jumlah permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT)}}$	99,99	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Rasio Penerbitan Sertifikat Registrasi Uji Tipe Kendaraan Bermotor merupakan perbandingan Jumlah Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang terbit dan sesuai pedoman tahun (n) terhadap Jumlah Permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) tahun (n). Jumlah Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang terbit dan sesuai pedoman tahun (n) adalah Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) yang telah memenuhi unjuk kerja yang sama serta kesesuaian fisik yang sama dengan tipenya. Sementara, Jumlah Permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) adalah jumlah Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) baik yang telah lolos pengujian maupun yang tidak lolos pengujian
4	IKK 3.2.2	Peningkatan kendaraan bermotor Wajib Uji Yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	IKK 3.2.2 digunakan untuk mengukur kemampuan pemerintah dalam meningkatkan tingkat kepatuhan pengguna kendaraan bermotor yang dinyatakan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan setelah menjalani uji	38,27	41,33	$\frac{\text{Jumlah KBWU yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan tahun (n)}}{\text{Jumlah KBWU di Seluruh Indonesia tahun (n)}}$	Tahun 2024 Jumlah KBWU yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan : 1.574.283 Jumlah KBWU Seluruh Indonesia: 4.193.095	KBWU = Kendaraan Bermotor Wajib Uji

NO	INDIKATOR		URAIAN	TARGET 2025	TARGET 2029	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
			berkala.					
5	IKK 3.3.2	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional merupakan upaya strategis untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menurunkan risiko kecelakaan pada ruas jalan nasional. Titik konflik keselamatan adalah lokasi pada jalan nasional yang memiliki potensi tinggi terjadinya konflik lalu lintas akibat interaksi antar arus kendaraan, pejalan kaki, maupun faktor prasarana jalan, yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas.	91.7	96,28	Jumlah titik konflik yang mendapatkan penanganan keselamatan pada jalan nasional tahun (n)/ Jumlah titik konflik yang membutuhkan penanganan keselamatan pada jalan nasional tahun (n)	-	Penanganan titik konflik keselamatan pada jalan nasional meliputi pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS), Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS), Implementasi Batas Kecepatan dan Manajemen Keselamatan pada Perlintasan Sebidang
6	IKK 3.3.3	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK)	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) merupakan upaya strategis untuk menurunkan tingkat risiko dan fatalitas kecelakaan lalu lintas pada lokasi yang memiliki frekuensi dan tingkat keparahan kecelakaan yang tinggi. LRK merupakan lokasi pada ruas jalan tertentu yang teridentifikasi berdasarkan analisis data kecelakaan, karakteristik lalu lintas, dan kondisi prasarana jalan,	91.7	96,28	jumlah lokasi rawan kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan/ jumlah lokasi rawan kecelakaan (LRK) yang membutuhkan penanganan	-	Jumlah lokasi rawan kecelakaan (LRK) yang membutuhkan penanganan adalah jumlah titik atau ruas jalan yang teridentifikasi sebagai lokasi dengan tingkat kecelakaan tinggi berdasarkan data SID, sehingga memerlukan penanganan keselamatan lalu lintas sesuai ketentuan.

NO	INDIKATOR		URAIAN	TARGET 2025	TARGET 2029	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
			sehingga memerlukan penanganan keselamatan secara prioritas. Jumlah lokasi rawan kecelakaan (LRK) yang mendapatkan intervensi penanganan adalah jumlah lokasi rawan kecelakaan (blackspot) yang telah ditangani atau mendapatkan tindakan perbaikan/inovasi keselamatan					
7	IKK 3.4	Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	merupakan ukuran keberhasilan program dalam meningkatkan pengetahuan dan kesadaran pengguna jalan yang menjadi audience atau sasaran program keselamatan jalan. Kesadaran ini diukur secara kuantitatif melalui perbandingan antara jumlah peserta yang mencapai standar nilai kelulusan minimal pada post-test dengan target yang telah ditetapkan pada dokumen renstra. Program ini merupakan internalisasi nilai-nilai keselamatan jalan yang berkelanjutan melalui kegiatan kampanye keselamatan jalan yang dikemas dalam bentuk aksi keselamatan seperti SALUD, aksi keselamatan berkendara, berjalan kaki, menyeberang, bersepeda, lebih dimensi lebih muatan, dan kegiatan keselamatan jalan lainnya. Indikator ini berfungsi sebagai alat kendali mutu untuk	70	80	$\frac{\text{jumlah peserta post test} \geq 60}{\text{jumlah target peserta post test} \geq 60} \times 100\%$		Perbandingan dari jumlah realisasi peserta yang mendapatkan nilai ≥ 60 setelah mendapatkan materi kegiatan melalui post test, dibandingkan dengan target jumlah peserta yang telah ditetapkan pada dokumen renstra. Jumlah peserta dan target peserta didapatkan dari capaian dari data Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dan BPTD seluruh Indonesia.

NO	INDIKATOR		URAIAN	TARGET 2025	TARGET 2029	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
			memastikan bahwa setiap anggaran yang dikeluarkan untuk sosialisasi keselamatan jalan memberikan dampak nyata terhadap perubahan perilaku masyarakat, yang pada akhirnya berkontribusi pada penurunan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia.					
8	IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai SAKIP) Direktorat Sarana dan Keselamatan Jalan	Hasil evaluasi mandiri berdasarkan lembar kerja evaluasi (LKE) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	82.06	82,82	IKK 4.2 = Penilaian mandiri berdasarkan LKE Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	LKE Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Penilaian SAKIP dihitung berdasarkan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan LKE. Komponen Penilaian SAKIP terdiri: 1. Perencanaan kinerja 2. Pengukuran kinerja 3. Pelaporan kinerja 4. Evaluasi Internal
9	IKK 4.4	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Indikator kinerja Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran secara spesifik diukur melalui persentase daya serap	73,20	95	IKK 4.4 = Menggunakan Nilai IKPA Pada Aplikasi OM SPAN	Nilai IKPA Tahun 2024	Nilai Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dihitung berdasarkan nilai capaian IKPA pada aplikasi OM-SPAN Kemenkeu
10	IKK 4.6	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Tingkat kepatuhan Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan dalam menindaklanjuti saran, perbaikan dan temuan yang diberikan oleh Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) atas laporan keuangan maupun laporan kinerja.	100	100	IKK 4.6 = Persentase tindak lanjut penyelesaian temuan BPK	-	

NO	INDIKATOR		URAIAN	TARGET 2025	TARGET 2029	RUMUS	BASELINE	KETERANGAN
11	IKK 4.7	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan merupakan salah satu indikator dalam rangka mendukung kinerja reformasi birokrasi Kementerian Perhubungan yang pada akhirnya dapat mendorong terwujudnya tata Kelola pemerintahan yang baik.	3,48	3,58	IKK 4.7 = $\sum_{n=1}^N (\text{Indeks Parameter}_n \times \text{Bobot Parameter}_n)$		
12	IKK 4.10	Tingkat Digitalisasi Arsip (Skor) Direktorat sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Tingkat implementasi sistem persuratan berbasis elektronik khususnya dalam pengelolaan naskah dinas, dokumen teknis dan arsip pada Direktorat sarana dan Keselamatan transportasi jalan	52,19	65	IKK 4.10 = Dari Hasil ASKI (Audit Sistem Kearsipan Internal)	Hasil ASKI (Audit Sistem Kearsipan Internal) Tahun 2024	Penilaian ASKI dilakukan oleh Pengawas Kearsipan Internal Kementerian Perhubungan.
13	IKK 4.17	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang di ukur oleh Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Tingkat Keberhasilan Pembangunan Zona Integritas (ZI) tolok ukur komitmen instansi dalam menciptakan birokrasi yang bersih, melayani, dan bebas dari korupsi	86,1	86,5	IKK 4.17= Penilaian mandiri berdasarkan LKE Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	-	Penilaian LKE dilakukan oleh Internal Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, dengan point: 1. Komponen Pengungkit 2. Komponen Hasil

LAMPIRAN 2:

MATRIKS KERANGKA PENDANAAN RENSTRA DIREKTORAT SARANA DAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN TAHUN 2025 - 2029

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 3.1.3	Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Umum melalui kegiatan Inspeksi Keselamatan LLAJ (rampcheck)	Forum LLAJ Bidang Keselamatan Jalan Harmonisasi RUNK	Laporan	1	1	1	1	1	193,398	511,333	562,466.30	618,713	680,584	RM
		Inspeksi Keselamatan Kesiapan Sarana Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru (Rampcheck)	Laporan	1	0	0	0	0	300,000	0	0.00	0	0	RM
		Inspeksi Keselamatan LLAJ Angkutan Lebaran	Laporan	0	1	1	1	1	0	300,000	330,000.00	363,000	399,300	RM
		Inspeksi Keselamatan LLAJ Angkutan Natal dan Tahun Baru	Laporan	0	1	1	1	1	0	300,000	330,000.00	363,000	399,300	RM
		Pencetakan Sticker Rampcheck Lebaran	Set	1	1	1	1	1	200,000	200,000	200,000.00	200,000	200,000	PNBP
		Pencetakan Sticker Rampcheck Natal dan Tahun Baru	Set	1	1	1	1	1	200,000	200,000	200,000.00	200,000	200,000	PNBP
IKK 3.1.4	Peningkatan Kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Penerapan SMK PAU	Kajian Teknis Kebutuhan Teknologi Fitur Keselamatan pada Kendaraan Bermotor	Laporan	1	0	1	0	0	750,000	0	750,000.00	0	0	RM
		Monitoring Pembinaan	Laporan	0	15	15	15	15	0	1,001,680	1,101,848.00	1,212,033	1,333,236	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Keselamatan Angkutan Barang (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)												
		Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Penumpang (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	Laporan	1	15	15	15	15	150,000	1,001,680	1,101,848.00	1,212,033	1,333,236	RM
		Monitoring Pembinaan Keselamatan Angkutan Umum (Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan)	Laporan	1	0	0	0	0	150,000	0	0.00	0	0	RM
		Monitoring Pengawasan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Barang	Laporan	0	15	15	15	15	0	503,008	553,308.80	608,640	669,504	RM
		Monitoring Pengawasan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan	Laporan	0	15	15	15	15	0	503,008	553,308.80	608,640	669,504	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Penumpang												
		Pembinaan Teknis Keselamatan bagi Pengguna Kendaraan Bermotor (Safety Driving)	Laporan	0	2	2	2	2	0	757,650	833,415.00	916,757	1,008,432	RM
		Pembinaan Teknis Keselamatan bagi Pengguna Sepeda Motor (Safety Riding)	Laporan	0	1	1	1	1	0	757,650	833,415.00	916,757	1,008,432	RM
		Pembinaan Teknis Kompetensi Inspektur Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum	Laporan	1	1	1	1	1	350,000	519,515	571,466.50	628,613	691,474	RM
		Pembinaan Teknis Kompetensi Auditor Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum	Laporan	0	0	1	1	1	0	0	519,515.00	571,467	628,613	RM
		Pembinaan Teknis Penilai Dokumen SMK PAU	Laporan	0	2	2	2	2	0	1,000,284	1,100,312.40	1,210,344	1,331,378	RM
		Pembinaan Teknis Penyusunan Dokumen SMK Perusahaan Angkutan Umum	Laporan	1	2	2	2	2	500,000	755,199	830,718.90	913,791	1,005,170	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Pengadaan Alat Penunjang Digitalisasi Penilaian Dokumen SMK-PAU	Set	0	1	1	1	1	0	500,000	550,000.00	605,000	665,500	RM
		Kajian Teknis Standar Materi dan Sertifikasi Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi Angkutan Umum (Barang dan Orang)	Laporan	0	1	0	0	0	0	850,000	0.00	0	0	RM
		Kajian Teknis Pengaruh Upah Pengemudi Terhadap Perilaku Pengemudi Dalam Berkendara	Laporan	0	1	0	0	0	0	850,000	0.00	0	0	RM
		Kajian Teknis Penerapan Perlengkapan/ Alat Deteksi Waktu Kerja dan Kelelahan Pengemudi Angkutan Umum	Laporan	0	1	0	0	0	0	850,000	0.00	0	0	RM
		Penyusunan Pedoman Pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan	Laporan	0	1	0	0	0	0	850,000	0.00	0	0	RM

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Perusahaan Angkutan Umum												
		Penyusunan Rencana Pelaksanaan Pengamatan dan Pemantauan, Inspeksi dan Audit Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan pada Perusahaan Angkutan Umum	Laporan	0	1	0	0	0	0	850,000	0.00	0	0	RM
		Penganugerahan Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Kegiatan	0	1	1	1	1	0	519,515	571,466.50	628,613	691,474	RM
		Pengembangan Keselamatan di Bidang Logistik	Laporan	0	1	1	1	1	0	1,074,640	1,182,104.00	1,300,314	1,430,346	RM
		Pembinaan Teknis Kompetensi Training of Trainer (ToT) Pengemudi Angkutan Umum	Laporan	0	1	1	1	1	0	750,850	825,935.00	908,529	999,381	RM
IKK 3.2.1	Tingkat Kepatuhan Kendaraan Bermotor Baru	Pembayaran Available Payment	LAYANAN	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	339,993,000	339,993,000	339,993,000.00	339,993,000	339,993,000	RM

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	Kegiatan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) Proving Ground Bekasi												
		Kajian Penyusunan Pengujian Kendaraan Bermotor Berbahan Bakar Hidrogen	LAPORAN		1					800,000				RM
		Penyusunan Standar Kendaraan Roda 3 Berbasis Listrik	LAPORAN		1					800,000				RM
		Kajian Penyusunan Kebutuhan Kompetensi dan Sertifikasi Tenaga Penguji Tipe Kendaraan Bermotor	LAPORAN		1					800,000				RM
		Kajian Penyusunan Panduan Pelaksanaan Kerjasama Penyelenggaraan Uji	LAPORAN		1					800,000				RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Tipe Kendaraan Bermotor												
		Kajian Teknis Penyusunan Klasifikasi Jenis Kendaraan Bermotor	LAPORAN		1					800,000				RM
		Kajian Teknis Pelaksanaan Pengujian Tipe di Luar Unit Pelaksana Teknis Uji Tipe Kendaraan bermotor	LAPORAN			1	1	1	750,000		750,000.00	750,000	750,000	RM
		Kajian Penyusunan Tata Cara Pelayanan Online terhadap Layanan Konversi, Custom, dan Sertifikasi Pengujian Tipe	LAPORAN			1					750,000.00			RM
		Kajian Penyusunan Master Plan Fasilitas Pengujian Tipe Kendaraan	LAPORAN				1					750,000		RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Bermotor												
		Penyusunan Pedoman Teknis Pelaksanaan Akreditasi Karoseri Kendaraan Bermotor	LAPORAN	1		1	1	1	750,000		750,000.00	750,000	750,000	RM
		Pengadaan peralatan khusus penunjang pelayanan uji tipe kendaraan bermotor	LAPORAN							500,000				RM
		Pencetakan Blanko Sertifikat Bengkel Konversi	SET							100,000				RM
		Pengadaan Blangko SUT	SET	2	2	2	2	2	180,000	180,000	190,000.00	200,000	200,000	PNBP
		Uji Kompetensi Penguji Tipe Kendaraan Bermotor	LAPORAN		1	1	1	1		300,004	150,000.00	150,000	150,000	RM
		Pencetakan Sertifikat dan tanda	SET	1	1	1	1	1	200,000	200,000	200,000.00	200,000	200,000	PNBP

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		kualifikasi Kompetensi Penguji Tipe Kendaraan Bermotor												
		Perawatan dan Kalibrasi Alat Pemeriksa Fisik Kendaraan Bermotor	UNIT	1	1	1	1	1	200,000	200,000	200,000.00	200,000	200,000	PNBP
		Pencetakan Stiker Pemeriksaan Fisik Kendaraan Bermotor	SET	100		100	100	100	1,600,000	1,600,000	1,600,000.00	1,650,000	1,650,000	PNBP
		Pencetakan Sertifikat Akreditasi Karoseri Kendaraan Bermotor	UNIT	1	1	1	1	1	100,000	100,000	110,780.00	110,780	110,780	PNBP
		Pengadaan Map Pelayanan Uji Tipe	LAPORAN	1	1	1	1	1	150,000	150,000	200,000.00	200,000	200,000	PNBP
		Pengecekan Fisik dan Varian Kendaraan Bermotor	LAPORAN	1	1	1	1	1	595,770	650,010	595,770.00	595,770	595,770	PNBP
		Monitoring dan	LAPORAN	1	1	1	1	1	300,000	337,026	300,000.00	300,000	300,000	PNBP

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Evaluasi bengkel Konversi												
		Pembinaan Teknis Perusahaan Karoseri Kendaraan Bermotor	LAPORAN	1	1	1	1	1	400,000	400,000	400,000.00	400,000	400,000	PNBP
		Pendampingan Perjanjian dan Pelaksanaan KPBU Proving Ground	LAPORAN	1	1	1	1	1	750,000	1,000,000	750,000.00	750,000	750,000	RM
		Pembinaan Teknis Perusahaan APM dan Importir Kendaraan Bermotor	LAPORAN	1	1	1	1	1	400,000	400,000	400,000.00	400,000	400,000	PNBP
		Pembinaan Teknis petugas pemeriksa BAP Rancang Bangun Kendaraan Bermotor	LAPORAN	1	1	1	1	1	295,173	500,001	300,000.00	300,000	300,000	PNBP
		Penyusunan NSPK Bidang Uji Tipe	LAPORAN	1	1	1	1	1	274,956	300,000	274,956.00	274,956	274,956	PNBP
		Surveillance ISO Pelayanan Sertifikat	LAPORAN	1	1	1	1	1	400,000	425,000	400,000.00	400,000	400,000	PNBP

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Uji Tipe dan Rancang Bangun												
		Akreditasi Karoseri kendaraan bermotor	LAPORAN	1	1	1	1	1	400,000	400,000	400,000.00	400,000	400,000	PNBP
		Focus Group Discussion Pelayanan Uji Tipe Kendaraan Bermotor	LAPORAN	1	1	1	1	1	400,000	700,000	400,000.00	400,000	400,000	PNBP
		Monitoring dan Evaluasi Perusahaan Karoseri Produksi Kendaraan Bermotor	LAPORAN	1	1	1	1	1	400,000	400,000	400,000.00	400,000	400,000	PNBP
		Monitoring Sertifikat Registrasi Uji Tipe	LAPORAN	1	1	1	1	1	500,000	500,000	500,000.00	500,000	500,000	PNBP
		Standarisasi Teknologi Kendaraan Bermotor	LAPORAN		1	1	1	1		500,000	200,000.00	200,000	200,000	RM
		Sertifikasi Bengkel Kustomisasi dan	LAPORAN		1	1	1	1		500,000	200,000.00	200,000	200,000	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		BBG												
		Sertifikasi Bengkel Konversi	LAPORAN		1	1	1	1		500,000	200,000.00	200,000	200,000	RM
		Monitoring Pelayanan Uji Tipe kendaraan Bermotor	LAPORAN		1	1	1	1		400,000	200,000.00	200,000	200,000	RM
		Pengadaan Alat Mobilisasi Peningkatan Pelayanan Bidang Sarana Transportasi Jalan	UNIT		1					1,050,000				PNBP
		Pemeliharaan Alat Video Conference	UNIT		1					100,000				PNBP
		Pengadaan Alat Penunjang PNBPNBP Mobile	UNIT		1					1,000,000				PNBP
		Pengadaan Alat Pengujian Kendaraan Listrik Mobile	UNIT		1					1,500,000				PNBP
		Pencetakan Stiker Khusus Untuk	UNIT		1					200,000				PNBP

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Kendaraan Bermotor Tractor Head												
		Peningkatan Kompetensi Penguji Tipe Kendaraan Bermotor	LAPORAN		1					700,001				PNBP
		Pembinaan Teknis Penyegaran Penguji Tipe Kendaraan Bermotor	LAPORAN		1					700,002				PNBP
		Pembinaan Teknis Bengkel Konversi dan Kustom	LAPORAN		1					500,000				PNBP
		Pelaksanaan Pengujian Tipe Kendaraan Hasil Konversi On Site	LAPORAN		1					502,186				PNBP
		Rekonsiliasi Pelayanan Uji Tipe Kendaraan Bermotor	LAPORAN		1					503,811				PNBP
		Witness Uji Emisi di Luar Negeri	Laporan	1	1	1	1	1	343,500	450,000	388,500.00	433,500	478,500	PNBP

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 3.2.2	Peningkatan kendaraan bermotor Wajib Uji Berkala Yang Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan	Jasa Konsultasi Standar Mutu Pelayanan Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Laporan	1					1,000,000					PNBP
		Pencetakan Bukti Lulus Uji Berkala	Set	2.300.000	2.500.000	2.625.000	2.756.250	2.894.063	50,600,000	57,500,000	60,375,000.00	66,150,000	69,457,512	PNBP
		Pencetakan Sertifikat Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor	Pcs	1	1	1	1	1	200,000	200,000	200,000.00	200,000	200,000	PNBP
		Pencetakan Tanda Kualifikasi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor	Pcs	1	1	1	1	1	200,000	200,000	200,000.00	200,000	200,000	PNBP
		Pencetakan Sertifikat Kalibrasi, Stiker Tanda Kalibrasi dan Sertifikat Akreditasi	Pcs	1	1	1	1	1	200,000	200,000	200,000.00	200,000	200,000	PNBP
		Pengadaan Secure Access Module (SAM)	Pcs	1	1	1	1	1	200,000	200,000				PNBP

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Perawatan dan Pengkalibrasian Alat Kalibrasi	Set	1	1	1	1	1	1,500,000	1,500,000	1,500,000.00	1,500,000	1,500,000	PNBP
		Pengadaan Alat Pemeriksaan Laik Fungsi Kendaraan Bermotor Non Statis	Unit	2	2	2	2	2	10,000,000	10,000,000	11,000,000.00	11,000,000	11,000,000	PNBP
		Pengadaan Alat Pembaca Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Set	33					660,000					PNBP
		Perawatan Server dan HSM Bukti Lulus Uji Elektronik	Set		1	1	1	1		1,200,000	1,200,000.00	1,200,000	1,200,000	PNBP
		Pemberian Bantuan Teknis Alat pemeriksaan laik fungsi kendaraan bermotor non statis	Unit		6	5	5	5		30,000,000	30,000,000.00	30,000,000	30,000,000	RM
		Pemberian Bantuan Teknis Alat Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Unit		6	17	17	16		18,000,000	102,000,000.00	102,000,000	96,000,000	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Pengadaan Alat Kalibrasi Peralatan Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Set		5	2	2	1		2,000,000	800,000.00	800,000	400,000	PNBP
		Kajian NSPK Bidang Uji Berkala	Laporan			2	2	2			2,000,000.00	2,000,000	2,000,000	RM
		Kajian Masa Berlaku Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Laporan		1					750,000				RM
		Kajian Pedoman Spesifikasi Teknis Bukti Lulus Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Laporan		1					750,000				RM
		Kajian Pedoman dan Tata Cara Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Laporan		1					750,000				RM
		Focus Group Discussion Pelayanan Uji	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	399,981.5	339,981.50	339,981.5	339,981.5	PNBP

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Berkala Kendaraan Bermotor												
		Peningkatan Kompetensi Petugas Kalibrasi Alat Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Laporan	1	1	1	1	1	400,000	974,996.5	1,000,000.00	1,000,000	1,000,000	PNBP
		Pembinaan Teknis Penyegaran Penguji Kendaraan Bermotor	Laporan	1	1	1	1	1	387,500	502,184.5	700,000.00	700,000	700,000	PNBP
		Pembinaan Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor	Laporan	1	1	1	1	1	396,480	502,184.5	700,000.00	700,000	700,000	PNBP
		Pembinaan Teknis Petugas Kalibrasi BPTD	Laporan	1	1	1	1	1	386,480	502,184.5	500,000.00	500,000	500,000	PNBP
		Penyusunan NSPK Bidang Uji Berkala	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	399,981.5	500,000.00	500,000	500,000	PNBP
		Akreditasi UPUBKB	Laporan	1	1	1	1	1	797,383	2,502,176.5	800,000.00	800,000	800,000	PNBP
		Monitoring dan Evaluasi UPUBKB	Laporan	1	1	1	1	1	500,000	602,186	700,000.00	700,000	700,000	PNBP
		Uji Kompetensi	Laporan	1	1	1	1	1	556,450	1,502,153.5	1,502,153.50	1,502,153.5	1,502,153.5	PNBP

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Tenaga Penguji Kendaraan Bermotor												
		Monitoring dan Evaluasi BLUe	Laporan	1	1	1	1	1	600,000	602,185.5	700,000.00	700,000	700,000	PNBP
		Peningkatan Kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor	Laporan	1	1	1	1	1	1,000,000	2,499,991.5	3,000,000.00	3,000,000	3,000,000	PNBP
		Pendampingan Kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor	Laporan	1	1	1	1	1		299,944	500,000.00	500,000	500,000	PNBP
		Verifikasi Tanda Daftar Perusahaan Alat Uji dan Alat Kalibrasi Peralatan Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Laporan		1	1	1	1		600,000	599,999.50	599,999.5	599,999.5	RM
		Verifikasi Tanda Daftar Perusahaan Sistem Informasi Management Pengujian Berkala	Laporan		1	1	1	1		299,968	299,967.50	299,967.5	299,967.5	RM

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Kendaraan Bermotor												
		Surveillance ISO 9001:2015 Pelayanan Bidang Uji Berkala	Laporan		1	1	1	1		499,929	800,000.00	800,000	800,000	PNBP
		Surveillance ISO 17024:2012 Pelayanan Bidang Uji Berkala	Laporan		1	1	1	1		299,999.5	299,999.50	299,999.5	299,999.5	PNBP
		Pelaksanaan Uji Petik Kendaraan Bermotor	Laporan		1	1	1	1		602,196.5	602,196.50	602,196.5	602,196.5	RM
		Monitoring Pelaksanaan Bantek dan DAK	Laporan		1	1	1	1		527,196.5	302,196.50	302,196.5	302,196.5	RM
IKK 3.3.2	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada Jalan Nasional	Monitoring dan Evaluasi Keselamatan Transportasi Jalan	Laporan	12	25	25	25	25	400,000	1,006,400	1,107,040.00	1,217,744	1,339,518	RM
		Monitoring dan Evaluasi Taman Edukasi dan Implementasi Batas Kecepatan	Laporan	0	2	2	2	2	0	503,770	554,147.00	609,562	670,518	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Monitoring dan Evaluasi ZOSS dan RASS	Laporan	0	1	2	2	2	0	503,770	554,147.00	609,562	670,518	RM
		Monitoring dan Evaluasi ZoSS, RASS, Taman Edukatif dan Implementasi Batas Kecepatan	Laporan	1	0	0	0	0	393,208	0	0.00	0	0	RM
		Pembinaan Teknis Manajemen Batas Kecepatan	Laporan	1	1	1	1	1	400,000	750,238	825,261.80	907,788	998,567	RM
		Pengadaan Alat Pengukur Stiker Pemantul Cahaya Angkutan Barang dan Rambu Zona Selamat Sekolah	Unit	0	1	1	1	1	0	2,500,000	2,750,000.00	3,025,000	3,327,500	RM
		Pengadaan Peralatan Pengukur Kecepatan di Ruas Jalan Sekolah	Set	0	1	1	1	1	0	1,000,000	1,100,000.00	1,210,000	1,331,000	RM
		Pengadaan Perlengkapan	Set	0	1	1	1	1	0	750,000	825,000.00	907,500	998,250	RM

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Petugas Pemandu Penyeberang pada Zona Selamat Sekolah												
		Pengadaan Taman Edukatif Lalu Lintas Portabel	Set	0	1	1	1	1	0	1,000,000	1,100,000.00	1,210,000	1,331,000	RM
		Penyusunan Pedoman Teknis Penanganan Perlintasan Sebidang	Laporan	0	1	0	0	0	0	850,000	0.00	0	0	RM
		In-House Consultan Bidang Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan	Laporan	0	1	0	0	0	0	500,000	0.00	0	0	RM
		Penyusunan NSPK Bidang Manajemen Keselamatan	Laporan	1	1	2	2	2	257,377	505,289	2,000,000.00	2,200,000	2,420,000	RM
IKK 3.3.3	Penurunan Jumlah titik konflik Keselamatan pada LRK	Monitoring LRK/ DRK	Laporan	0	12	12	12	12	0	503,008	553,308.80	608,640	669,504	Laporan
		Pembinaan Teknis Investigasi Kecelakaan	Laporan	0	2	2	2	2	0	750,850	825,935.00	908,529	999,381	Laporan
		Pembinaan Teknis	Laporan	0	1	1	1	1	0	1,467,793	1,614,572.30	1,776,030	1,953,632	Laporan

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Pelatihan Pilot Drone												
IKK 3.4	Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	Pembinaan Teknis Manajemen Kampanye Keselamatan Transportasi Jalan	Kegiatan	1	1	1	1	1	500,000	698,713	843,500.00	845,550	850,000	RM
		Perencanaan , Pendampingan, dan Pelaksanaan Pekan Keselamatan Daerah	Kegiatan	14	34	14	14	15	271,850	999,860	272,650.00	275,000	300,000	RM
		Program Aksi Keselamatan Berkendara	Kegiatan	1	1	1	1	1	500,007	799,971	502,350.00	503,500	505,000	RM
		Pembinaan Teknis Keselamatan Jalan Anak Usia Sekolah	Kegiatan	1	1	1	1	1	451,683	647,877	458,850.00	460,500	465,700	RM
		Kegiatan Off Air Keselamatan Transportasi Darat	Kegiatan	3	5	3	3	3	999,990	1,999,850	1,000,000.00	1,000,000	1,000,000	RM
		Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Promosi dan Kemitraan	Laporan	16	25	16	16	17	310,470	499,984	320,250.00	325,659	330,350	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Keselamatan												
		Koordinasi Pelaksanaan Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD)	Laporan	10	29	10	10	10	333,955	999,060	352,550.00	352,650	353,550	RM
		Penyusunan Pedoman Teknis Bidang Kemitraan dan Promosi	Laporan	1	1	1	1	1	246,762	399,995	285,000.00	285,500	290,500	RM
		Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Visit	Kegiatan	3	3	3	3	3	400,000	792,311	420,000.00	430,000	435,000	RM
		Pembinaan Teknis Peningkatan Disiplin Pengemudi Angkutan AKAP	Kegiatan	1		1	1	1	380,002		380,220.00	381,000	382,000	RM
		Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan Jalan Tingkat Nasional	Kegiatan	1	1	1	1	1	772,695	1,002,819	774,000.00	795,000	800,500	RM
		Koordinasi Pelaksanaan Pelajar Pelopor di Daerah	Kegiatan	38	38	38	38	38	243,623	518,585	265,900.00	270,850	275,500	RM
		Peningkatan	Kegiatan	2		2	2	2	500,000		525,000.00	535,600	585,900	RM

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Kapasitas Pelajar Peduli Keselamatan												
		Pelaksanaan Pekan Nasional Keselamatan Jalan	Laporan	1	1	1	1	1	4,000,000	6,000,000	1,500,000.00	1,600,000	1,700,000	RM
		Sadar Lalu Lintas Usia Dini (SALUD)	Kegiatan	2	7	2	2	2	300,000	500,000	150,000.00	155,000	165,000	RM
		Peningkatan Kualitas Mental dan Disiplin Pengemudi Angkutan Orang	Kegiatan		1	1	1	1		549,974	600,000.00	600,000	600,000	RM
		Pembinaan Teknis Peningkatan Disiplin Pengemudi Angkutan Barang	Kegiatan		1	1	1	1		549,974	600,000.00	600,000	600,000	RM
		Pembinaan Teknis Peningkatan Disiplin Pengemudi AKAP	Kegiatan		1	1	1	1		549,974	600,000.00	600,000	600,000	RM
		Sosialisasi Komunitas Masyarakat Sadar Keselamatan (KMSK)	Kegiatan		1	1	1	1		450,000	500,000.00	500,000	500,000	RM
		Koordinasi Bidang Kemitraan	Tahun		1	1	1	1		699,976	700,000.00	700,000	700,000	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Keselamatan Transportasi Jalan												
		Peningkatan Kapasitas Insan Muda Peduli Keselamatan	Tahun		1	1	1	1		1,004,044	500,000.00	500,000	500,000	RM
		Penyusunan dan Pembuatan Konten Kreatif & Iklan Layanan Masyarakat Bidang Keselamatan Jalan	Laporan	3	2	3	3	3	600,000	499,991	625,700.00	645,000	650,000	RM
		Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Sosial dan Digital serta Media Luar Ruang dan LED	Laporan	3		3	3	3	1,000,000		1,000,000.00	1,002,000	1,003,000	RM
		Road Map Diseminasi dan Kemitraan Keselamatan LLAJ	Laporan	1		1	1	1	850,000		865,000.00	875,000	890,000	RM
		Sosialisasi Keselamatan Jalan Anak Usia Dini	Laporan		19	10	10	10	0	699,986	350,000.00	350,000	350,000	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Sosialisasi Zoss dan RASS Keselamatan Jalan	Laporan		14	10	10	10	0	499,993	350,000.00	350,000	350,000	RM
		Efektivitas Fasilitas Keselamatan Jalan (Rambu, Marka, APILL, Guardrail) terhadap Penurunan Kecelakaan	Laporan				1		0		750,000.00	750,000	750,000	RM
		Strategi Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas melalui Pendekatan 5 Pilar Road Safety	Laporan			1		1	0	0	685,000.00	0	0	RM
		Pengadaan Dukungan Kegiatan Peningkatan Kapasitas Pelajar Peduli Keselamatan	Tahun		1	1	1	1		700,000	700,000.00	700,000	700,000	RM
		Pembuatan film animasi 3D sobat zeta series	Tahun		1	1	1	1		2,000,000	2,000,000.00	2,000,000	2,000,000	RM
		Pembuatan Iklan Layanan Masyarakat Bidang Keselamatan	ILM		7	7	6	6		1,500,000	1,500,000.00	1,500,000	1,500,000	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Jalan												
		Penayangan Iklan Layanan Masyarakat Bidang Keselamatan Jalan	Tayang		7	7	6	6		2,500,000	2,500,000.00	2,500,000	2,500,000	RM
		Sosialisasi Keselamatan Melalui Media Bergerak	Media		10	10	8	8		2,500,000	2,500,000.00	2,500,000	2,500,000	RM
		Pengadaan Helm Keselamatan	Buah		4000	1000	1000	1000		2,000,000	500,000.00	500,000	500,000	RM
		Pengelolaan Platform Media Sosial Keselamatan Jalan "Sobat Zeta Official"	Tahun		1	1	1	1		1,000,000	750,000.00	750,000	750,000	RM
		Malam Penganugerahan dan Penghargaan bidang Pelayanan Sarana dan Keselamatan transportasi jalan	Laporan		1	1	1	1		1,000,000	1,000,000.00	1,000,000	1,000,000	RM
		Pembuatan Materi	laporan		1	1	1	1		850,000	500,000.00	500,000	500,000	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Keselamatan Jalan untuk usia dini, dasar, dan menengah												
		Dukungan penyelenggaraan Pameran Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Tahun		1	1	1	1		1,000,000	850,000.00	850,000	850,000	RM
		Pengadaan Peralatan Penunjang Promosi dan Kemitraan Keselamatan Transportasi Jalan	laporan		1	1	1	1		200,000	200,000.00	200,000	200,000	RM
		Sosialisasi Melalui Media Luar Ruang (billboard)	Tayang		8	3	7	7		2,500,000	1,000,000.00	1,000,000	1,000,000	RM
		Pengadaan bahan Sosialisasi dan edukasi Keselamatan Jalan	laporan		1	1	1	1		1,000,000	850,000.00	8,500,000	850,000	RM
		Pengadaan Buku Materi Keselamatan Jalan anak usia dini,	laporan		1	1	1	1		500,000	300,000.00	300,000	300,000	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		dasar, dan menengah												
		Pengadaan bahan maskot keselamatan jalan Perhubungan Darat	Kegiatan		1	1	1	1		500,000	250,000.00	250,000	250,000	RM
		Pengadaan bahan promosi keselamatan pada Zebracross, Zona Selamat Sekolah, dan Taman Edukasi	Paket		1	1	1	1		1,000,000	850,000.00	850,000	850,000	RM
		Pengadaan Alat Peraga Tata Cara Berjalan Kaki yang berkeselamatan	Paket		1	1	1	1		1,000,000	850,000.00	850,000	850,000	RM
		Penyusunan Kajian Rencana Umum Penanganan 7 (Tujuh) Faktor Resiko Utama (Helm, Sabuk Keselamatan, Speeding, Penggunaan Posel,	Laporan		1					850,000				RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Mengemudi dalam keadaan mabuk, Penggunaan Truk untuk angkutan Manusia, dan Melawan Arah)												
		Penyusunan Indikator Kinerja Promosi, Publikasi, dan Kampanye Keselamatan Lalu Lintas Jalan.	Laporan		1					850,000				RM
		Review Modul Materi Keselamatan Jalan Usia Dini, Dasar, dan Menengah	Laporan		1					850,000				RM
		Penyusunan Pedoman Peningkatan Kompetensi Penyuluh Keselamatan Transportasi Jalan	Laporan		1					850,000				RM
		Penyusunan	Laporan		1					850,000				RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja (Nilai Sakip) Dit. Teknis	Pedoman Pelaksanaan Promosi dan Publikasi Keselamatan Lalu Lintas Jalan												
		Penyusunan Kajian Panduan Kemitraan Keselamatan Lalu Lintas Jalan dengan Lembaga Terkait	Laporan		1					850,000				RM
		In House Konsultan Bidang Promosi dan Kemitraan Keselamatan	Tahun		1	1	1	1		850,000	400,000.00	400,000	400,000	RM
		Penyusunan SAKIP dan SPIP	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	368,221	405,043.10	441,865.00	478,687	Laporan
		Pendampingan Kunjungan Kerja Pimpinan	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	842,405	926,645.50	1,010,886.00	1,095,127	Laporan
		Penyusunan Dokumen (PDDA, LAPTAH, Buku Statistik Perhubungan, Buku	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	400,171	440,188.10	480,205.20	520,222	Laporan

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Profil Dit. STJ)												
		Pembahasan Terpadu Penyusunan Peraturan Perundang-undangan di Bidang Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1	200,000	323,803	356,183.30	388,563.60	420,944	Laporan
		Monitoring dan Pendampingan Pelaksanaan Angkutan Lebaran, Natal, dan Tahun Baru	Laporan	1	1	1	1	1	350,000	800,915	881,006.50	961,098.00	1,041,190	Laporan
		Pendampingan Pelaksanaan Kegiatan Fisik dan Jasa Konsultansi	Laporan	1		1	1	1	300,015	400,171	300,015.00	300,015.00	300,015	Laporan
IKK 4.4	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Pembahasan Terpadu Penyusunan RKAKL Tahun Anggaran 2029	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	360,060	396,066.00	432,072.00	468,078	RM
		Monitoring atas	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	300,655	330,720.50	360,786.00	390,852	RM

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 4.6	Tingkat Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Pelayanan PNBP Dit, Sarana Transportasi Jalan												
		Evaluasi dan Peningkatan Pengelolaan Pelayanan PNBP Direktorat Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	300,081	330,089.10	360,097.20	390,105	RM
		Koordinasi dan Kelembagaan Peningkatan Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1	999,724	999,715	1,099,686.50	1,199,658.00	1,299,630	RM
		Optimalisasi kinerja Satuan Kerja Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1		251,341	276,475.10	301,609.20	326,743	RM
		Rapat Koordinasi Teknis bidang Keselamatan dan Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1		512,146	563,360.60	614,575.20	665,790	RM
		Penyusunan Dokumen Perencanaan Direktorat Sarana	Dokumen					1					700,000	RM

Rencana Strategis Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan 2025-2029

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERANGAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		dan Keselamatan Transportasi Jalan												
IKK 4.7	Indeks Pengelolaan Aset (Skor) Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Evaluasi dan Penataan BMN Direktorat Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1	250,000	498,046	547,850.60	597,655.20	647,460	RM
		Pengadaan Perangkat Pengolah Data dan Informasi	Laporan	1	1	1	1	1	1,651,800	651,000	716,100.00	781,200.00	846,300	RM
IKK 4.10	Tingkat Digitalisasi Arsip (Skor) Direktorat sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan	Peningkatan Pengelolaan Informasi Melalui Media Digital dan Media Online	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	548,331	603,164.10	657,997.20	712,830	RM
		Evaluasi dan Pengelolaan Arsip di Bidang Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1	300,000	346,361	380,997.10	415,633.20	450,269	RM
IKK 4.17	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat	Peningkatan Kapasitas SDM Direktorat Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1	400,000	753,751	829,126.10	904,501.20	979,876	RM
		Penyertaan Pegawai Dalam Pelatihan dan	Laporan	1	1	1	1	1	300,020	323,803	356,183.30	388,563.60	420,944	RM

KODE IKK	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	KEGIATAN	SATUAN	TARGET					Anggaran dalam Ribu Rupiah					KETERAN GAN (RM/PNBP /SBSN)
				RO 2025	RO 2026	RO 2027	RO 2028	RO 2029	2025	2026	2027	2028	2029	
		Diklat												
		Layanan Perkantoran	Laporan	1	1	1	1	1	10,449,992	12,662,332	13,928,565.20	15,194,799.40	16,461,033	RM
		Inhouse Consultant bidang Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1		1,500,000	1,650,000.00	1,800,000.00	1,950,000	RM
		Peningkatan Kapasitas SDM Direktorat Sarana Transportasi Jalan di Luar Negeri	Laporan	1	1	1	1	1		823,000	905,300.00	987,600.00	1,069,900	RM
		Peningkatan Kompetensi dan Keahlian di Bidang Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1		300,081	330,089.10	360,097.20	390,105	RM
		Peningkatan Kapasitas SDM Direktorat Sarana Transportasi Jalan	Laporan	1	1	1	1	1	400,000	753,751	829,126.10	904,501.20	979,876	RM

LAMPIRAN 3:

PETA SEBARAN LOKASI RAWAN KECELAKAAN TAHUN 2025 - 2029

