



Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

RENCANA STRATEGIS

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat **Tahun 2025 - 2029**



KATA PENGANTAR

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk periode 5 (lima) tahun ke depan sebagai pelaksanaan amanat dari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Rencana strategis 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 Jenderal Perhubungan Darat sebagaimana diatur pada Permenhub No. PM 17 Tahun 2022.

Penyusunan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 menggunakan acuan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029. Penyusunan rencana strategis ini menggunakan pendekatan teknokratik dan politik. Pendekatan teknokratik dilaksanakan dengan menggunakan metode dan kerangka berpikir ilmiah. Sementara itu, pendekatan politik dilakukan dengan melakukan penyesuaian dengan visi dan misi Presiden 2025-2029 maupun proses legislasi rencana strategis sebagai pedoman perencanaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selama lima tahun ke depan.

Muatan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 disusun dengan memperhatikan arahan prioritas nasional pada bidang perhubungan darat dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029. Sementara itu, arah kebijakan dan program prioritas pada rencana strategis ini disusun untuk menjawab isu strategis dan perkembangan lingkungan strategis.

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 menjadi pijakan awal penyelenggaraan bidang perhubungan darat untuk mendukung agenda 100 Tahun Indonesia Merdeka, sebagaimana termuat dalam Visi Indonesia Emas 2045, yaitu: Berdaulat, Maju, Adil, dan Makmur. Rencana strategis ini diharapkan berkontribusi untuk mendukung terwujudnya **Transportasi Darat Maju Menuju Indonesia Emas 2045**.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GAMBAR.....	vi
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
1.1 Kondisi Umum	1
1.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1
1.1.2 Capaian Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024	2
1.2 Potensi dan Permasalahan Bidang Perhubungan Darat.....	6
BAB 2 VISI, MISI, DAN TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT 2025-2029.....	28
2.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	28
2.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	30
2.3 Tujuan	33
2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029	33
2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029	36
2.3.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	39
2.4 Sasaran dan Indikator Kinerja	46
2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional	46
2.4.2 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Strategis Kementerian Perhubungan	50
2.4.3 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	54
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN.....	62
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi.....	62

3.1.1	Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional	62
3.1.2	Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan	63
3.1.3	Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	71
3.2	Penyusunan Indikator Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029	88
3.3	Kerangka Regulasi	102
3.4	Kerangka Kelembagaan	107
BAB 4	TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....	112
4.1	Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	112
4.2	Kerangka Pendanaan	115
BAB 5	PENUTUP	118
5.1	Kesimpulan.....	118
5.2	Mekanisme Evaluasi	119
Lampiran 1:	Matriks Kinerja dan Pendanaan	121
Lampiran 2:	Matriks Kerangka Regulasi	137
Lampiran 3:	Matriks Proyek Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	140
Lampiran 4:	Peta Proyek Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	178

DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1
Tabel 2.	Capaian Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024	1
Tabel 3.	Evaluasi Capaian Output Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.....	1
Tabel 4.	Evaluasi Capaian Output Direktorat pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024	3
Tabel 5.	Realisasi Capaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2025.....	4
Tabel 6.	Jumlah Kejadian dan Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas 2019-2023.....	9
Tabel 7.	Tantangan dan Peluang pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	26
Tabel 8.	Tujuan dan Sasaran Sektor Perhubungan untuk Mendukung Prioritas Nasional.....	48
Tabel 9.	Penugasan Kinerja Kementerian Perhubungan untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	49
Tabel 10.	Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029	52
Tabel 11.	Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	55
Tabel 12.	Sasaran dan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	57
Tabel 13.	Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	65
Tabel 14.	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Ditjen Perhubungan Darat.....	68
Tabel 15.	Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	72
Tabel 16.	Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	75
Tabel 17.	Arah Kebijakan, Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	78

Tabel 18.	Target Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	113
Tabel 19.	Kerangka Pendanaan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	116
Tabel 20.	Indikasi Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 (Juta Rp)	116
Tabel 21.	Indikasi Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	117
Tabel 23.	Kinerja dan Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029.....	121
Tabel 24.	Matriks Kerangka Regulasi.....	137
Tabel 25.	Matriks Proyek Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	140

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Komponen Biaya Logistik	7
Gambar 2. Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	10
Gambar 3. Transportasi Perkotaan Saat Ini.....	13
Gambar 4. Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan	16
Gambar 5. Eksternalitas Negatif Kendaraan Barang ODOL	17
Gambar 6. Analisis Situasional Perhubungan Darat.....	21
Gambar 7. Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	29
Gambar 8. Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	32
Gambar 9. Arahan RPJMN 2025-2029 terhadap Dukungan Sektor Transportasi pada Prioritas Nasional	36
Gambar 10. Peta Strategi (Strategy Map) Kementerian Perhubungan 2025-2029	38
Gambar 11. Peta Strategi (Strategy Map) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	41
Gambar 12. Cascading Indikator Angkutan Perkotaan.....	91
Gambar 13. Cascading Indikator Angkutan Antar Kota.....	92
Gambar 14. Cascading Indikator Angkutan Barang Khusus Tidak Berbahaya.....	93
Gambar 15. Cascading Indikator Angkutan Barang Khusus Berbahaya	94
Gambar 16. Cascading Indikator Angkutan Perintis Orang dan Barang.....	95
Gambar 17. Cascading Indikator Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	96
Gambar 18. Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (1).....	97
Gambar 19. Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (2).....	98
Gambar 20. Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (3).....	99
Gambar 21. Cascading Indikator Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	100
Gambar 22. Cascading Indikator Keselamatan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	101
Gambar 23. Struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	108
Gambar 24. Kerangka Pembiayaan Sektor Transportasi Tahun 2025-2029	115
Gambar 25. Indikasi Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029	117

Gambar 27. Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang	178
Gambar 28. Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A	179
Gambar 29. Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan Buy The Service	180
Gambar 30. Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas di Perkotaan	181
Gambar 31. Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal ITS	182
Gambar 32. Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda	183
Gambar 33. Angkutan Jalan Perintis	184
Gambar 34. Jaringan Angkutan Barang Perintis	185
Gambar 35. Pembangunan Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor	186
Gambar 36. Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor	187
Gambar 37. Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan	188
Gambar 38. Pengadaan dan Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	189
Gambar 39. Pengadaan dan Pembangunan Rute Aman Sekolah (RASS)	190
Gambar 40. Pengadaan dan Pembangunan Taman Edukasi	191
Gambar 41. Implementasi Batas Kecepatan	192
Gambar 42. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan	193
Gambar 43. Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan	194
Gambar 44. Pembangunan Pelabuhan Sungai	195
Gambar 45. Rehabilitasi Pelabuhan Sungai	196
Gambar 46. Rehabilitasi Pelabuhan Danau	197
Gambar 47. Pembangunan Halte Sungai	198
Gambar 48. Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran SBNP	199
Gambar 49. Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose	200
Gambar 50. Pengadaan Local Port Services	201
Gambar 51. Pengadaan Radio Marine	202
Gambar 52. Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau	203

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

1.1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat diatur pada Permenhub No. PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana disajikan pada **Tabel 1**.

Tabel 1. Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Tugas dan Fungsi	Muatan PM 17 Tahun 2022
Tugas	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat.
Fungsi	Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi: a. perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat; b. pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat; c. penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat; d. pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat; e. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat; f. pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan g. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Perhubungan.

Cakupan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada Permenhub No. PM 17 Tahun 2022 di atas terdiri dari bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki 6 (enam) unit kerja Eselon II yaitu Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Lalu Lintas Jalan, Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Direktorat Sarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan. Nomenklatur direktorat teknis ini menunjukkan bahwa struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disusun berbasis fungsi.

Sementara itu, pembinaan dan penyelenggaraan bidang perhubungan darat dijalankan menurut lokus, yaitu: angkutan perkotaan, angkutan antar kota, angkutan barang, angkutan perintis, angkutan sungai danau dan penyeberangan, serta keselamatan dan lingkungan. Menindaklanjuti hal tersebut, Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 ini perlu menjembatani kesenjangan antara struktur organisasi berbasis fungsi dan lokus pembinaan dan penyelenggaraan bidang perhubungan darat.

1.1.2 Capaian Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024

Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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 Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 diukur melalui Indikator Kinerja Program atau IKP. **Tabel 2** menyajikan capaian indikator kinerja program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024.

Tabel 2. Capaian Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024

INDIKATOR KINERJA PROGRAM	SATUAN	REALISASI S.D 2023	TARGET S.D 2024
Rasio konektivitas transportasi darat	rasio	0,946	0,930
Rasio konektivitas transportasi perkotaan	rasio	0,636	1,000
Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Transportasi Darat	nilai	94,810	88,500
On Time Performance (OTP) Transportasi SDP	%	83,502	83,400
On Time Performance (OTP) Transportasi Perkotaan	%	40,440	70,000
Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Jalan per 10.000 Keberangkatan	rasio	0,000	0,110
Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Penyeberangan per 10.000 Pelayaran	rasio	0,022	0,083
Rasio jumlah Peraturan Menteri Perhubungan yang mendapat class action oleh masyarakat dibandingkan dengan peraturan menteri perhubungan yang dikeluarkan/ditetapkan	%	0,000	0,000
Indeks RB Kementerian Perhubungan	nilai	78,400	80,500

Sumber: Laporan Evaluasi Akhir Periode Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Tabel 3 menyajikan evaluasi capaian output untuk masing-masing direktorat pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024. Evaluasi capaian pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020 - 2024 diukur dengan cara membandingkan realisasi terhadap target saja dan belum ada evaluasi untuk mengukur efisiensi dan efektivitas program/kegiatan.

Tabel 3. Evaluasi Capaian Output Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

No.	Direktorat	% Capaian		
A	Angkutan Jalan			
1	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Jalan			98,21%
2	Pelayanan Angkutan Pemandu Moda/Antar Moda			170%
3	Penyelenggaraan Pelayanan Publik Angkutan Barang di Jalan	14%		
4	Pemberian Bus Bantuan	43,06		
5	Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan (BTS)		66,67%	
6	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal/ILTS			91,67%
B	Lalu Lintas Jalan			

No.	Direktorat	% Capaian		
1	Pengadaan Perlengkapan Jalan	30,68%		
2	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	46,24%		
3	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan			406,25%
4	Penanganan Perlintasan Sebidang	0%		
5	AtMS			100%
C Prasarana Transportasi Jalan				
1	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A			92,85%
2	Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda	23,53%		
3	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A		60,32%	
4	Digitalisasi Terminal Penumpang Tipe A	9,09%		
5	Pembangunan UPPKB	23,5%		
6	Rehabilitasi UPPKB	28,21		
D Sarana Transportasi Jalan				
1	Pembangunan Implementasi Batas Kecepatan	8,96%		
2	Pembangunan RASS	9%		
3	Pembangunan ZoSS			220,56%
4	Pembangunan Taman Edukasi	0%		
5	Pekan Keselamatan Nasional			100%
6	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala		76%	
E Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan				
1	Penyelenggaraan Keperintisan Angkutan Penyeberangan		84,31%	
2	Penyelenggaraan Long Distance Ferry Jakarta - Surabaya			100%
3	Pembangunan Kapal Penyeberangan Perintis	20%		
4	Pembangunan Bus Air	11,53%		
5	Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan	47,17%		
6	Pembangunan Pelabuhan Danau		56,25%	

No.	Direktorat	% Capaian		
7	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan	29,09%		
8	Rehabilitasi Pelabuhan Sungai	13,63%		
9	Rehabilitasi Pelabuhan Danau	0%		

Keterangan:

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

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

Sementara itu, **Tabel 4** menyajikan evaluasi capaian agregat output dari masing-masing direktorat pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024. Capaian target kelima direktorat di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menunjukkan bahwa tidak ada satu pun direktorat yang capaian targetnya di atas 90%. Direktorat Angkutan Jalan memiliki capai target tertinggi, yaitu: 56,27%.

Tabel 4. Evaluasi Capaian Output Direktorat pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

No	Direktorat	% Capaian		
1	Angkutan Jalan	56,27%		
2	Lalu Lintas Jalan	55,38%		
3	Prasarana Transportasi Jalan	39,58%		
4	Sarana Transportasi Jalan	48,95%		
5	Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan	37,10%		

Keterangan

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

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

Tabel 5. Realisasi Capaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2025

Sasaran Strategis (SP)	Indikator Kinerja Strategis (IKS)	Satuan	Tahun 2020			Tahun 2021			Tahun 2022			Tahun 2023			Tahun 2024		
			Rencana Renstra	Capaian LKIP	% Capaian	Rencana Renstra	Capaian LKIP	% Capaian	Rencana Renstra	Capaian LKIP	% Capaian	Rencana Renstra	Capaian	% Capaian	Rencana Renstra	Capaian Tw II	% Capaian
SS1 Terwujudnya konektivitas nasional	IKSS 1 Rasio konektivitas nasional	Rasio	0,634	0,696	109,78%	0,666	0,735	110,36%	0,695	0,748	107,63%	0,725	0,763	105,24%	0,763	0,772	101,18%
SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan perhubungan	IKSS 2.1 Indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	80	88,54	110,68%	83	86,71	104,47%	85	93,92	110,49%	88,4	94,06	106,40%	88,50	94,080	106,31%
	IKSS 2.2 On Time Performance (OTP) Layanan transportasi	%	74,8	79,35	106,08%	76,62	74,876	97,72%	78,44	74,146	94,53%	80,26	72,59	90,44%	82,08	80,661	98,27%
SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi	IKSS 3 Rasio kejadian kecelakaan transportasi per 1 juta keberangkatan	Rasio	31,99	17,64	181%	26,78	24,531	109%	24,29	19,936	122%	26,39	17,24	153%	23,71	12,118	196%
SSp4 Meningkatnya kualitas tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum	IKSS 4 Kualitas tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum	%	50,76	37,89	74,65%	32,23	45,123	140,00%	33,19	42,986	129,51%	34,13	40,58	118,90%	35	N/A	
SSp5 Meningkatnya kualitas SDM transportasi yang kompeten	IKSS 5 Tingkat pemenuhan SDM Transportasi yang kompeten	%	85	105,23	123,80%	85	87,84	103,34%	85	95,31	112,13%	85	79,70	93,76%	85	N/A	
SSp6 Meningkatnya kualitas transportasi berkelanjutan	IKSS 6 Presentase penurunan emisi GRK sektor transportasi sebesar 5,13 juta ton CO2 pada tahun 2024	%	66,67	91,20	136,79%	72,51	55,872	77,05%	81,09	65,77	81,11%	89,86	61,77	68,74%	100	N/A	
SSp7Meningkatnya pengawasan dan pengendalian	IKSS 7 Opini BPK "Wajar Tanpa Pengecualian"	%	100	100	100,00%	100	100	100,00%	100	100	100,00%	100	100	100,00%	100	N/A	
SSp8 Meningkatnya tata kelola pemerintahan yang baik	IKSS 8 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai	78	78,39	100,50%	79	79,20	100,25%	79,5	78,40	98,62%	80	> 80	> 100%	80,5	N/A	

Keterangan :

Notifikasi ● = BAIK (jika capaian kinerja diatas 90% dibandingkan dengan rencana)Notifikasi ● = CUKUP (jika capaian kinerja antara 80%-90% dibandingkan dengan rencana)Notifikasi ● = KURANG (jika capaian kinerja kurang dari 80% dibandingkan dengan rencana)

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

Jika diajukan pertanyaan terhadap capaian target di atas, apakah capaian target output setiap direktorat kurang dari 56,27% dapat dianggap rendah? Evaluasi capaian output Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ini dapat dilakukan dengan membandingkan antara capaian output di atas dengan capaian Indikator Kinerja Strategis (IKS) Kementerian Perhubungan pada **Tabel 5**. Sebagai contoh, IKSS 1 adalah rasio konektivitas nasional. Rasio konektivitas nasional pada triwulan kedua Tahun 2024 mencapai 101,18%. Jika modal share angkutan jalan dominan dibandingkan moda angkutan lain, maka capaian output pembentuk konektivitas pada bidang perhubungan darat, yaitu: output angkutan jalan dan prasarana transportasi jalan sangat mempengaruhi capaian rasio konektivitas nasional. Namun, hasil evaluasi menunjukkan tidak adanya relasi antar indikator. Persentase capaian output Direktorat Angkutan Jalan sebesar 56,27% dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan sebesar 39,58% mampu memberikan kontribusi bagi rasio konektivitas nasional sebesar 101,18%.

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;
- c. Pengukuran kinerja dapat menggunakan 2 (dua) pendekatan sebagai berikut:

1. Penilaian internal untuk pengukuran kinerja instansi menggunakan indeks atau rasio untuk mengukur efisiensi dengan membandingkan antara realisasi output terhadap input (misal: anggaran belanja kegiatan yang dialokasikan); dan
2. Penilaian eksternal untuk pengukuran kinerja sektor menggunakan indeks atau rasio untuk mengukur efektivitas dengan membandingkan realisasi output dibandingkan dengan outcome.

1.2 Potensi dan Permasalahan Bidang Perhubungan Darat

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.

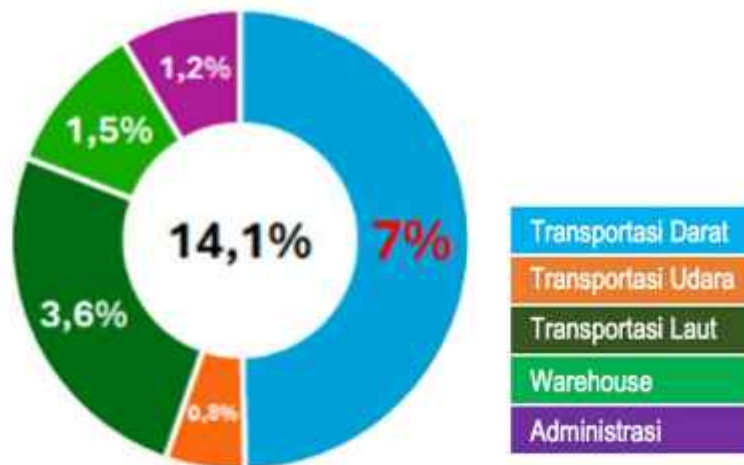
Isu strategis sektor perhubungan darat adalah sebagai berikut:

a. Tingginya biaya logistik

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

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

¹ Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029



Gambar 1. Komponen Biaya Logistik

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

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

1. Pengaruh permintaan atas pergerakan barang atau *travel demand* dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut:
 - Persentase biaya angkutan barang dihitung dari proporsi biaya angkutan terhadap harga barang. Biaya angkutan barang dihitung dari jumlah barang yang diangkut, sehingga biaya angkutan untuk distribusi barang mentah, barang setengah jadi, dan barang jadi tidak berbeda. Barang mentah memiliki harga yang lebih rendah daripada barang setengah jadi maupun barang jadi. Dengan demikian, persentase biaya angkutan untuk barang mentah menjadi lebih besar daripada persentase biaya angkutan terhadap barang setengah jadi atau barang jadi;
 - Lokasi pusat produksi, industri, dan pasar menjadi pembentuk permintaan pergerakan barang. Lokasi pusat produksi, industri, dan pasar yang tersebar menyebabkan jarak perjalanan barang menjadi semakin jauh. Peningkatan jarak perjalanan barang menyebabkan biaya angkutan barang menjadi semakin meningkat pula;
 - Pengaturan tata niaga komoditas mengatur jumlah dan jarak pergerakan barang. Belum adanya tata niaga komoditas untuk mengatur wilayah distribusi suatu komoditas menyebabkan peningkatan jumlah dan jarak perjalanan barang. Peningkatan jumlah dan jarak

perjalanan barang menyebabkan biaya angkutan barang menjadi semakin meningkat pula;

2. Pengaruh permintaan atas perjalanan barang atau *transport demand* dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut:
 - Angkutan barang berbasis jalan masih menjadi moda yang dominan untuk distribusi barang, khususnya perjalanan di dalam pulau;
 - Minimnya pusat konsolidasi barang, maka muatan angkutan barang tidak terkonsolidasi dengan peti kemas dan tidak ada kepastian waktu pengiriman barang;
 - Fragmentasi industri angkutan barang berbasis jalan menyebabkan biaya angkutan barang tidak memenuhi skala keekonomian
3. Pengaruh permintaan atas perjalanan barang atau *transport demand* dipengaruhi oleh hal-hal sebagai berikut:
 - Waktu perjalanan pada koridor utama pulau di Indonesia adalah 2,2 jam/100 km di lintas utama. Sementara itu, rata-rata waktu tempuh di Vietnam & Thailand adalah 1,5 jam/100 km.²
 - Kondisi infrastruktur jalan masih sub standar, khususnya di luar Pulau Jawa, sehingga waktu perjalanan bertambah. Penambahan waktu perjalanan meningkatkan biaya angkutan barang.

Perencanaan lintas angkutan barang yang menghubungkan antara koridor utama pulau dan terminal barang sebagai simpul alih moda dan pusat konsolidasi/distribusi muatan barang, serta dukungan MRLL untuk menurunkan waktu perjalanan pada koridor utama pulau di Indonesia menjadi peluang bagi peningkatan kontribusi sektor perhubungan darat untuk menurunkan biaya angkutan barang berbasis jalan.

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

² Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

meningkatkan kontribusi untuk memberikan nilai tambah berupa penurunan biaya angkutan barang.

b. 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 6. 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 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 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.

c. Masih rendahnya modal share angkutan umum perkotaan

Peningkatan urbanisasi menjadi tantangan bagi perencanaan transportasi perkotaan di Indonesia ke depan. Jumlah penduduk

Indonesia yang tinggal di perkotaan pada tahun 2010 adalah 49,9 persen. Pada tahun 2035, penduduk di Pulau Jawa yang tinggal di perkotaan mencapai hampir 90% penduduk Jawa tinggal di perkotaan. Sementara itu, penduduk yang tinggal di perkotaan pada tahun 2045 diperkirakan menjadi 72,8 persen.³

Urbanisasi meningkatkan kebutuhan lahan untuk tempat tinggal pada kawasan perkotaan. Keterbatasan lahan pada kawasan perkotaan menyebabkan harga lahan untuk permukiman makin meningkat pula. Masyarakat memilih untuk tinggal pada area permukiman yang tersebar di kawasan pinggiran kota. Kondisi ini mendorong kawasan perkotaan berkembang secara *sprawl*. Perkembangan *sprawl* ini ditandai oleh pola hunian yang berkepadatan rendah dan demand pergerakan yang tersebar.

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

Kondisi ini meningkatkan ketergantungan masyarakat pada penggunaan kendaraan pribadi. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan menyebabkan rendahnya modal share angkutan perkotaan di Indonesia. Kota Jakarta, Bandung, dan Surabaya dan kota lainnya di Indonesia memiliki modal share angkutan umum perkotaan kurang dari 20 persen.⁴

Dominasi kendaraan pribadi pada pergerakan di kawasan perkotaan menyebabkan simptom kemacetan lalu lintas jalan. Kemacetan pada kawasan perkotaan menyebabkan kenaikan biaya transportasi bagi masyarakat. Pada Tomtom Index 2023, Kota Jakarta berada pada peringkat ke-30 kota termacet di dunia. Rata-rata waktu perjalanan per 10 km mencapai 23 menit 20 detik atau bertambah 40 detik dibandingkan perjalanan pada tahun 2022.⁵

Kerugian ekonomi akibat kemacetan di Jabodetabek diperkirakan sebesar 65 triliun rupiah pada tahun 2023. Kerugian ekonomi ini berdampak pada terhambatnya pertumbuhan ekonomi. Akibat dari

³ Bappenas, 2019, Ringkasan Eksekutif Visi Indonesia 2045

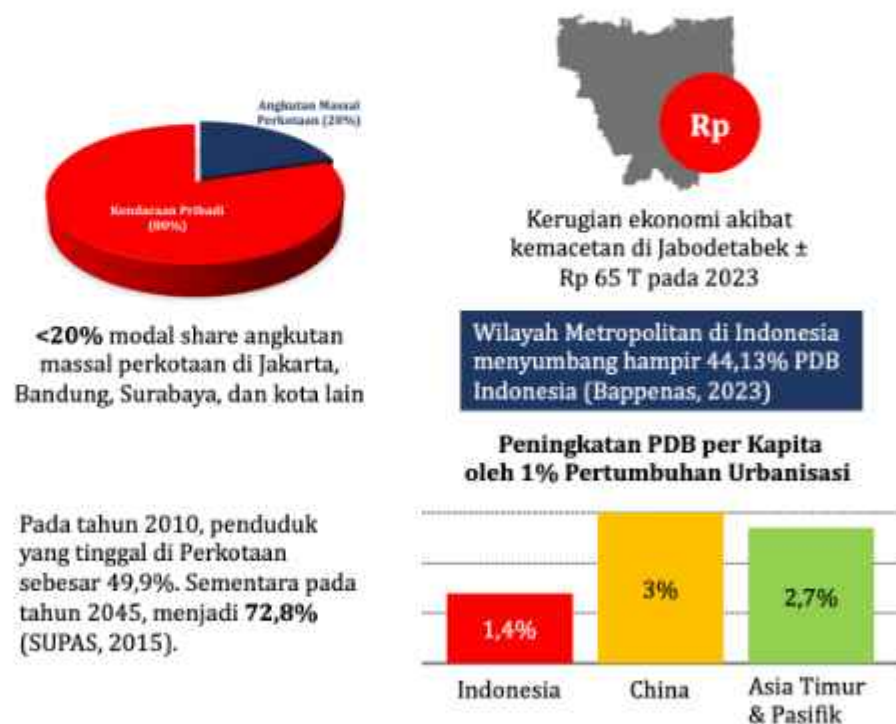
⁴ Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

⁵ Tomtom Index 2023

kemacetan pula peningkatan 1% urbanisasi hanya meningkatkan 1,4% PDB per kapita.⁶

Kawasan aglomerasi perkotaan diarahkan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Wilayah metropolitan di Indonesia memberikan kontribusi sebesar 44,13 persen dari PDB Indonesia. Sektor perhubungan darat melalui pengembangan angkutan umum massal perkotaan memiliki peluang untuk meningkatkan nilai tambah bagi peningkatan kontribusi wilayah metropolitan terhadap PDB Indonesia.

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



Gambar 3. Transportasi Perkotaan Saat Ini

Sumber: diolah dari berbagai sumber

⁶ Worldbank, 2019, Time to ACT: Realizing Indonesia's Urban Potential

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

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

1. Pengaturan permintaan atas pergerakan atau *travel demand* dilakukan dengan integrasi tata guna lahan dan perencanaan transportasi perkotaan. Integrasi tata guna lahan dan perencanaan transportasi perkotaan ditujukan untuk mendekatkan jarak perjalanan menuju pusat kota atau simpul/halte angkutan massal perkotaan;
2. Pengaturan permintaan atas transportasi atau *transport demand* dilakukan dengan menerapkan *push and pull strategy*. Penerapan *push and pull strategy* difokuskan pada prioritas ruang jalan bagi angkutan umum massal perkotaan dengan tujuan untuk menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan. Sistem angkutan umum massal perkotaan dikembangkan menjadi integrasi moda angkutan perkotaan untuk membentuk pengalaman perjalanan tunggal yang *door-to-door* dan *seamless*; dan
3. Pengaturan permintaan atas lalu lintas atau *traffic demand* dilakukan dengan pengaturan arus atau sirkulasi pergerakan orang dan/atau barang pada kawasan perkotaan dengan tujuan untuk optimasi kapasitas ruang jalan.

d. Dampak Lingkungan Sektor Transportasi

Ketergantungan sektor transportasi pada bahan bakar fosil masih tinggi (338,4 juta BOE, < 1% menggunakan gas dan listrik). Skenario BAU, proyeksi permintaan energi sektor transportasi tumbuh 4,6%/tahun dan meningkat 5 kali lipat pada tahun 2050 dibanding tahun dasar 2016.⁷

Dampak kemacetan di enam wilayah metropolitan (Jakarta, Bandung, Medan, Surabaya, Semarang, Makassar) menyebabkan tambahan 2,2 juta liter penggunaan bahan bakar per hari. Kemacetan ini menyebabkan pemborosan penggunaan BBM dan berimplikasi terhadap peningkatan emisi gas rumah kaca (GRK)

⁷ Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

Jakarta menempati peringkat 7 dari 121 kota dengan polusi tertinggi, tetapi hanya menempati peringkat 30 besar kota dengan tingkat kemacetan dan waktu tempuh tertinggi di dunia (IQAir dan Tomtom traffic index, 2024). Polusi dari sektor transportasi tidak hanya disebabkan oleh kemacetan saja, tetapi juga oleh kandungan bahan bakar dan kualitas gas buang kendaraan yang lebih polutif dibandingkan negara lain.

e. Konektivitas Wilayah Daratan

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

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

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

f. Aksesibilitas bagi pemerataan pembangunan

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

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

pembangunan di wilayah DTPK seharusnya menjadi indikator keberhasilan dari penyediaan layanan angkutan perintis.



Gambar 4. Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan

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

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

g. **Konektivitas Antar Pulau**

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

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

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

- h. 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.⁸ Pada saat bersamaan, permasalahan angkutan barang yang *over dimension* dan *over load* atau ODOL belum mampu ditangani sepenuhnya.

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



Gambar 5. Eksternalitas Negatif Kendaraan Barang ODOL

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

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:

⁸ Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029

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

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

i. Kebutuhan Actual Data

Kebutuhan sistem informasi pengembangan data aktual untuk mendukung perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan. Permasalahan transportasi jalan di Indonesia perlu diselesaikan dengan pemanfaatan pangkalan data yang bersifat 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 perhubungan darat dilakukan dengan pendekatan *PESTEL Analysis* sebagai berikut:

a. Political

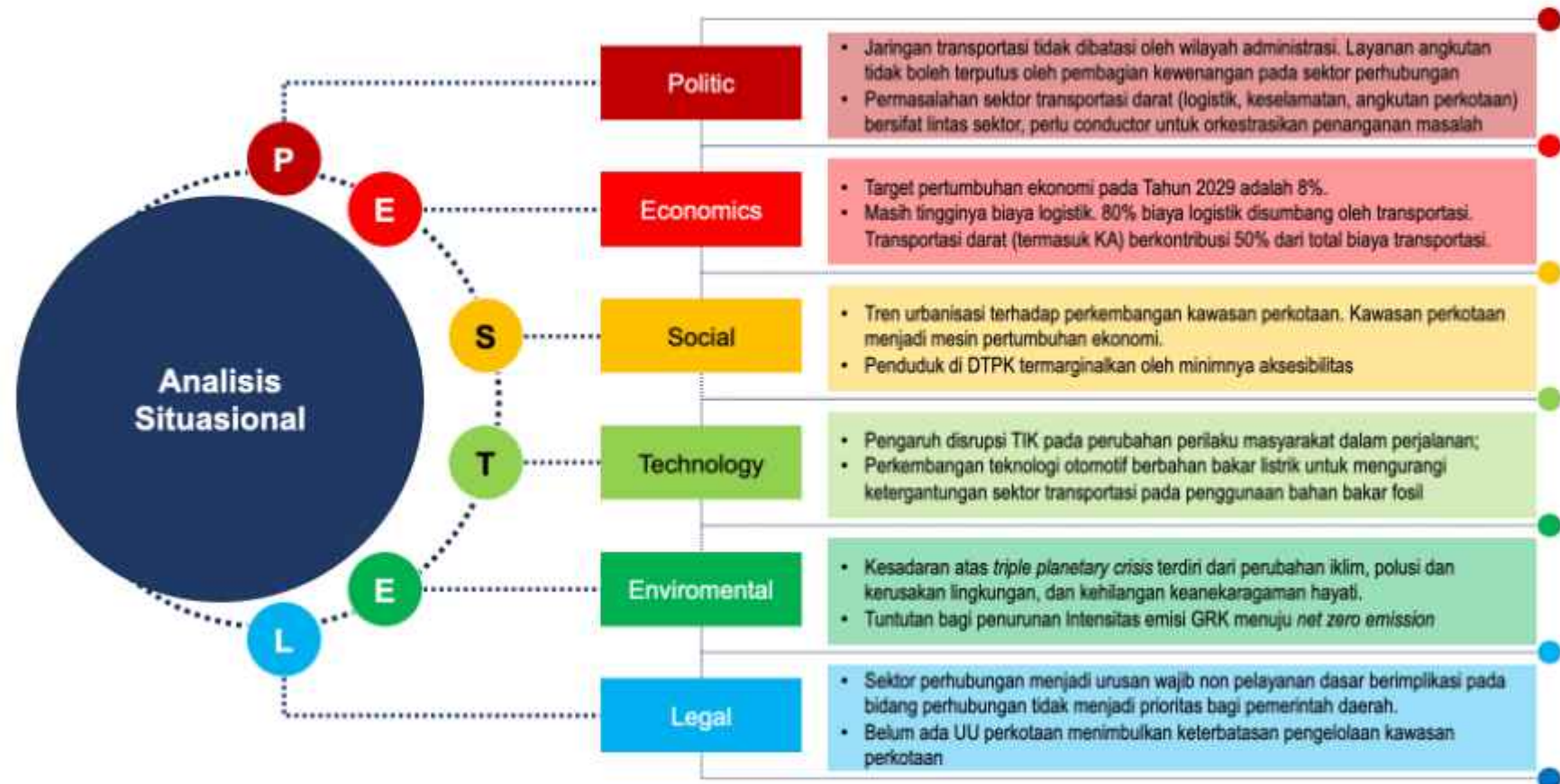
1. Jaringan transportasi tidak dibatasi oleh wilayah administrasi. Layanan angkutan tidak boleh terputus oleh pembagian kewenangan pada sektor perhubungan;
2. Permasalahan sektor transportasi darat (logistik, keselamatan, angkutan perkotaan) bersifat lintas sektor, perlu conductor untuk orkestrasikan 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 6**.



Gambar 6. Analisis Situasional Perhubungan Darat

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

- a. Tantangan dan peluang untuk meningkatkan kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya transportasi adalah sebagai berikut:
 1. Tantangan untuk meningkatkan kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya transportasi adalah sebagai berikut:
 - Kegiatan logistik bersifat lintas sektor. Penanganan masalah logistik di Indonesia memerlukan *conductor* untuk mengorkestrasikan penanganan logistik yang lintas sektor; dan
 - Waktu tempuh pada lintas utama di Indonesia masih tinggi dibandingkan negara tetangga.
 2. Peluang untuk meningkatkan kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya transportasi adalah sebagai berikut:
 - Pengembangan konektivitas lintas angkutan barang untuk menghubungkan gateway (pelabuhan dan bandar udara), terminal barang (alih moda dan konsolidasi/distribusi muatan barang), dan hinterland;
 - Peningkatan kelancaran lalu lintas untuk menurunkan waktu tempuh perjalanan lintas utama pulau di Indonesia; dan
 - Peningkatan kontribusi angkutan barang berbasis jalan untuk menurunkan biaya transportasi.
- b. Tantangan dan peluang untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:
 1. Tantangan untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:
 - Keselamatan LLAJ bersifat lintas sektor. Penanganan keselamatan Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan menggunakan pendekatan 5 pilar keselamatan.
 - Penetapan kontribusi tiap pilar untuk menurunkan fatalitas korban kecelakaan belum tersedia, sehingga

kontribusi perhubungan darat belum dapat diukur secara langsung.

2. Peluang untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki peran penting dalam pelaksanaan RUNK LLAJ sebagai koordinator Pilar 3 maupun instansi penanggung jawab dan pendukung pada Pilar 1, Pilar 2, dan Pilar 4.
 - Peran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat difokuskan pada Pilar 3 (koordinator pilar) dan penanganan pada kejadian kecelakaan lalu lintas jalan yang fatal dan berulang dengan penyebab yang sama, seperti: kecelakaan lalu lintas jalan yang melibatkan angkutan umum (orang atau barang).
- c. Tantangan dan peluang untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:
 1. Tantangan untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:
 - Urbanisasi meningkatkan kebutuhan lahan untuk tempat tinggal di kawasan perkotaan. Masyarakat memilih tinggal di pinggiran kota, sehingga mendorong perkembangan *sprawl* kawasan perkotaan, yang ditandai oleh pola hunian berkepadatan rendah dan tersebar;
 - Permintaan pergerakan pada kawasan perkotaan dengan kepadatan rendah dan tersebar menyebabkan jaringan satu moda angkutan saja tidak mampu untuk menjangkau seluruh kawasan perkotaan;
 - Kendaraan pribadi dengan pola perjalanan door-to-door menjadi moda yang sesuai digunakan pada kawasan perkotaan yang berkembang secara *sprawl*. Jika kondisi ini dibiarkan, masyarakat menjadi makin tergantung pada penggunaan kendaraan pribadi.
 2. Peluang untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:
 - Penerapan *transport demand management* untuk meningkatkan pengguna angkutan umum massal perkotaan dan menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan;

- Integrasi antar/intra moda angkutan perkotaan untuk membentuk pengalaman perjalanan tunggal yang door-to-door dan seamless.
- d. Tantangan dan peluang untuk menurunkan ketergangungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil adalah sebagai berikut:
 - 1. Tantangan untuk menurunkan ketergangungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil adalah ketergantungan sektor transportasi pada bahan bakar fosil masih tinggi (338,4 juta BOE. Skenario BAU, proyeksi permintaan energi sektor transportasi tumbuh 4,6%/tahun dan meningkat 5 kali lipat pada tahun 2050 dibanding tahun dasar 2016.
 - 2. Peluang untuk menurunkan ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil masih terbuka, karena penggunaan kendaraan berbahan bakar gas dan listrik masih kurang dari satu persen.
- e. Tantangan dan peluang untuk mendorong daya saing layanan angkutan antar kota untuk meningkatkan konektivitas Wilayah Daratan
 - 1. Tantangan untuk meningkatkan daya saing layanan angkutan antar kota adalah pembangunan jalan tol antar kota mengungkit perjalanan antar kota dengan kendaraan pribadi secara masif;
 - 2. Peluang untuk meningkatkan daya saing layanan angkutan antar kota adalah sebagai berikut:
 - Angkutan jalan memiliki peran strategis untuk membangun konektivitas seluruh wilayah daratan dan layanan first/last miles dengan moda angkutan lain; dan
 - Restrukturisasi trayek angkutan AKAP via tol dan non tol untuk meningkatkan daya saing angkutan AKAP.
- f. Tantangan dan peluang untuk afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK
 - 1. Tantangan untuk afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) adalah Masyarakat di DTPK termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas;
 - 2. Peluang untuk afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) adalah sebagai berikut:
 - Angkutan penumpang jalan perintis membuka wilayah untuk mengungkit pemerataan pembangunan. Sementara itu, angkutan barang perintis menjadi layanan first/last

- miles dari/ke gateway (pelabuhan) dengan hinterland di wilayah kepulauan.
 - Peningkatan jumlah DTPK dilayani oleh angkutan orang dan barang perintis
- f. Tantangan dan peluang untuk angkutan penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan
 - 1. Tantangan pengembangan angkutan penyeberangan adalah Indonesia sebagai negara kepulauan menyebabkan banyak pulau atau kepulauan yang dipisahkan oleh perairan;
 - 2. Peluang pengembangan angkutan penyeberangan adalah peran strategis angkutan penyeberangan baik komersial dan perintis sebagai jembatan penghubung dua pulau yang berdekatan dan dipisahkan oleh perairan untuk mengatasi permasalahan konektivitas antar pulau.
- g. Tantangan dan peluang untuk penanganan kendaraan barang ODOL
 - 1. Tantangan penanganan kendaraan barang ODOL adalah sebagai berikut:
 - Penanganan kendaraan barang ODOL bersifat lintas sektor dan kewenangan;
 - Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan hanya pada angkutan barang khusus berbahaya dan tidak berbahaya. Sementara itu, kewenangan angkutan barang umum dijalankan oleh pemerintah daerah.
 - 2. Peluang penanganan kendaraan barang ODOL pada tahap awal adalah difokuskan pada pada angkutan barang khusus. Tahap berikutnya, pemerintah daerah didorong untuk terlibat dalam penanganan ODOL untuk angkutan barang umum.
- h. 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 7. Tantangan dan Peluang pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

No	Isu Strategis	Tantangan	Peluang
1	Kontribusi angkutan barang berbasis jalan terhadap penurunan biaya logistik	- Logistik bersifat lintas sektor. Penanganan masalah logistik perlu conductor untuk orkestrasi penanganan logistik; - Waktu tempuh pada lintas utama di Indonesia masih tinggi dibandingkan negara tetangga (Indonesia : 2,2 Jam/100 km, sedangkan rata rata Vietnam dan Thailand mencapai 1,5 Jam/100 km)	- Pengembangan konektivitas lintas angkutan barang untuk menghubungkan gateway (pelabuhan dan bandar udara), terminal barang (alih moda dan konsolidasi/distribusi muatan), dan hinterland; - Peningkatan kelancaran lalu lintas untuk menurunkan waktu tempuh perjalanan pada lintas utama pulau di Indonesia yang bermanfaat untuk menurunkan biaya transportasi
2	Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	- Keselamatan LLAJ bersifat lintas sektor. Penanganan keselamatan LLAJ 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).
3	Rendahnya modal share angkutan umum perkotaan	- Kawasan aglomerasi perkotaan diarahkan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Wilayah metropolitan di Indonesia memberikan kontribusi sebesar 44,13 persen dari PDB Indonesia. - Sektor perhubungan darat melalui pengembangan angkutan umum massal perkotaan memiliki peluang untuk meningkatkan nilai tambah bagi peningkatan kontribusi wilayah metropolitan terhadap PDB Indonesia.	- Penerapan transport demand management untuk meningkatkan pengguna angkutan umum massal perkotaan dan menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan - Keberhasilan pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan pada kawasan perkotaan metropolitan dan prioritas memberikan nilai tambah berupa peningkatan kontribusi kawasan perkotaan terhadap PDB Indonesia
4	Ketergantungan angkutan jalan pada bahan bakar fosil	- Ketergantungan sektor transportasi pada bahan bakar fosil masih tinggi, yaitu: 338,4 juta BOE - Pada skenario BAU, proyeksi permintaan energi sektor transportasi tumbuh 4,6%/tahun dan	Armada angkutan jalan menggunakan bahan bakar gas dan listrik kurang dari 1% menjadi peluang intervensi kebijakan untuk meningkatkan konversi armada dengan memberikan prioritas pada angkutan umum.

No	Isu Strategis	Tantangan	Peluang
		meningkat 5 kali lipat pada tahun 2050 dibanding tahun dasar 2016	
5	Konektivitas Wilayah Daratan	- Peningkatan konektivitas antar wilayah daratan untuk melayani pergerakan orang dan barang antar kota yang mendukung kegiatan ekonomi dan sosial; - Pembangunan jalan tol antar kota mengungkit perjalanan antar kota dengan kendaraan pribadi secara masif.	- Angkutan jalan menjalankan fungsi <i>servicing</i> untuk fasilitasi pergerakan orang guna membangun konektivitas wilayah daratan dan layanan lanjutan bagi moda angkutan lain. - Restrukturisasi trayek via tol dan non tol untuk meningkatkan daya saing angkutan AKAP.
6	Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK	Masyarakat yang tinggal di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan (DTPK) termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas. Minimnya aksesibilitas menyebabkan kegiatan ekonomi dan sosial di DTPK pun menjadi terbatas pula.	- Angkutan jalan menjalankan fungsi <i>promoting</i> untuk membuka aksesibilitas wilayah untuk mengungkit kegiatan ekonomi dan sosial bagi tercapainya pemerataan pembangunan. - Penyediaan layanan angkutan orang dan barang perintis merupakan bentuk pemihakan positif untuk membuka aksesibilitas di lebih banyak DTPK.
7	Angkutan Penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan	Indonesia sebagai negara kepulauan menyebabkan banyak pulau atau kepulauan yang dipisahkan oleh perairan.	Angkutan penyeberangan memiliki peran strategis sebagai jembatan penghubung dua pulau yang berdekatan dan dipisahkan oleh perairan untuk mengatasi permasalahan konektivitas antar pulau.
8	Kendaraan Barang ODOL	- 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 angkutan barang khusus. Tahap berikutnya, pemerintah daerah didorong untuk terlibat dalam penanganan ODOL untuk angkutan barang umum. - Integrasi penanganan ODOL berbasis digital antara uji berkala, pengawasan muatan dan operasional angkutan, serta penegakan hukum untuk meningkatkan kepatuhan perilaku ODOL.
9	Kebutuhan Actual Data	Analisis masalah, perumusan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan belum berbasis data aktual untuk menemukan akar masalah transportasi jalan di Indonesia. Penanganan masalah transportasi kurang tepat sasaran karena fokus pada simptom masalah.	Digitalisasi penyelenggaraan LLAJ dengan pengembangan sistem informasi sebagai instrumen perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan berbasis data yang aktual

BAB 2

VISI, MISI, DAN TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT 2025-2029

2.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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 Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 berpedoman kepada Visi Presiden terlantik dalam RPJMN dan Visi Renstra Kementerian Perhubungan.

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:⁹

“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;

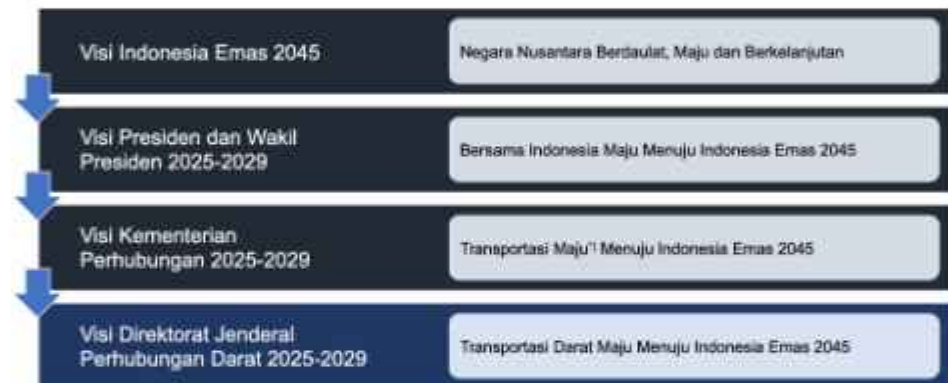
⁹ UU No.59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045

- b. Maju dimaknai sebagai berdaya, modern, tangguh, unggul, inovatif, dan adil; dan
- c. 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:¹⁰

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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



Gambar 7. Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

Keterangan: ¹ Transportasi maju: tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan

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

“Transportasi Maju menuju Indonesia Emas 2045”

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

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 adalah:

“Transportasi Darat Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

¹⁰ Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025 - 2029

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.¹¹

2.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 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:¹²

1. **Asta Cita 1:** Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
2. **Asta Cita 2:** Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru;
3. **Asta Cita 3:** Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi;
4. **Asta Cita 4:** Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas;
5. **Asta Cita 5:** Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;
6. **Asta Cita 6:** Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;

¹¹ Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

¹² Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025 - 2029

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

Pelaksanaan fungsi Kementerian Perhubungan mengacu pada Perpres No. 173 Tahun 2024 tentang tentang Kementerian Perhubungan. Misi Kementerian Perhubungan dirumuskan dengan mempersempit lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dengan fokus utama pada 2 (dua) hal sebagai berikut:

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

Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 disusun dengan membuat pasangan untuk setiap misi pada Asta Cita sebagai berikut:¹³

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; dan
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

¹³ Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

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 penyaluran 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 8. Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

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

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

2.3 Tujuan

2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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

- a. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
- b. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
- c. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
- d. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
- e. Pemberantasan kemiskinan;
- f. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;
- g. Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia;

- h. Peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;
- i. Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi;
- j. Penguatan pertahanan dan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif;
- k. Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas;
- l. Menjamin pelestarian lingkungan hidup;
- m. Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani;
- n. Menjamin pembangunan hunian berkualitas terjangkau bersanitasi baik untuk masyarakat pedesaan/ perkotaan dan rakyat yang membutuhkan;
- o. Melanjutkan pemerataan ekonomi dan penguatan UMKM melalui program kredit usaha dan pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) serta kota-kota inovatif karakteristik-mandiri lainnya;
- p. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasis sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluasluasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
- q. Memastikan kerukunan antarumat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah; dan
- r. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

RPJMN 2025-2029 memberikan arahan pada sektor transportasi untuk mendukung Prioritas Nasional bagi pencapaian tujuan pembangunan periode jangka menengah 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Gambar 9** adalah sebagai berikut:¹⁴

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.

¹⁴ Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025 - 2029

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:

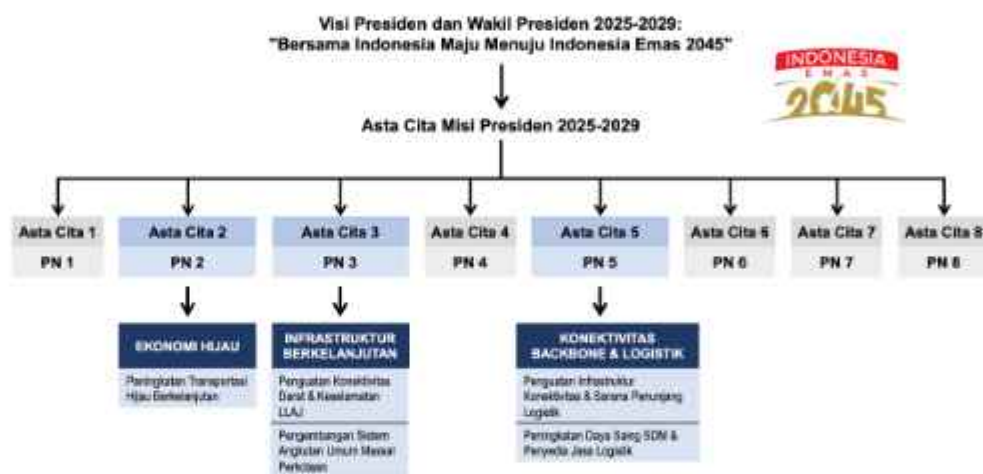
1. Intervensi untuk memenuhi target waktu tempuh pada lintas utama adalah Pengembangan Konektivitas Jalan pada Jalur Utama dan Aksesibilitas Daerah 3TP dengan instansi pusat pelaksana Kementerian Pekerjaan Umum. Namun demikian, Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dapat memberikan dukungan bagi pencapaian target ini melalui Pelaksanaan MRLI pada lintas utama pulau;
2. Intervensi utama untuk mendukung pencapaian target adalah Penguatan Konektivitas Darat dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ); dan
3. Intervensi utama untuk mendukung pencapaian target adalah Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.

c. Prioritas Nasional 5

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

Arahan RPJMN 2025-2029 untuk intervensi Kementerian Perhubungan, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 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 9. Arahan RPJMN 2025-2029 terhadap Dukungan Sektor Transportasi pada Prioritas Nasional

2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Perumusan tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 menggunakan pendekatan *balanced scorecard* (BSC) yang terdiri dari 4 (empat) perspektif sebagaimana disajikan pada **Gambar 10** adalah sebagai berikut:¹⁵

- 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 Kementerian Perhubungan. 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,

¹⁵ Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

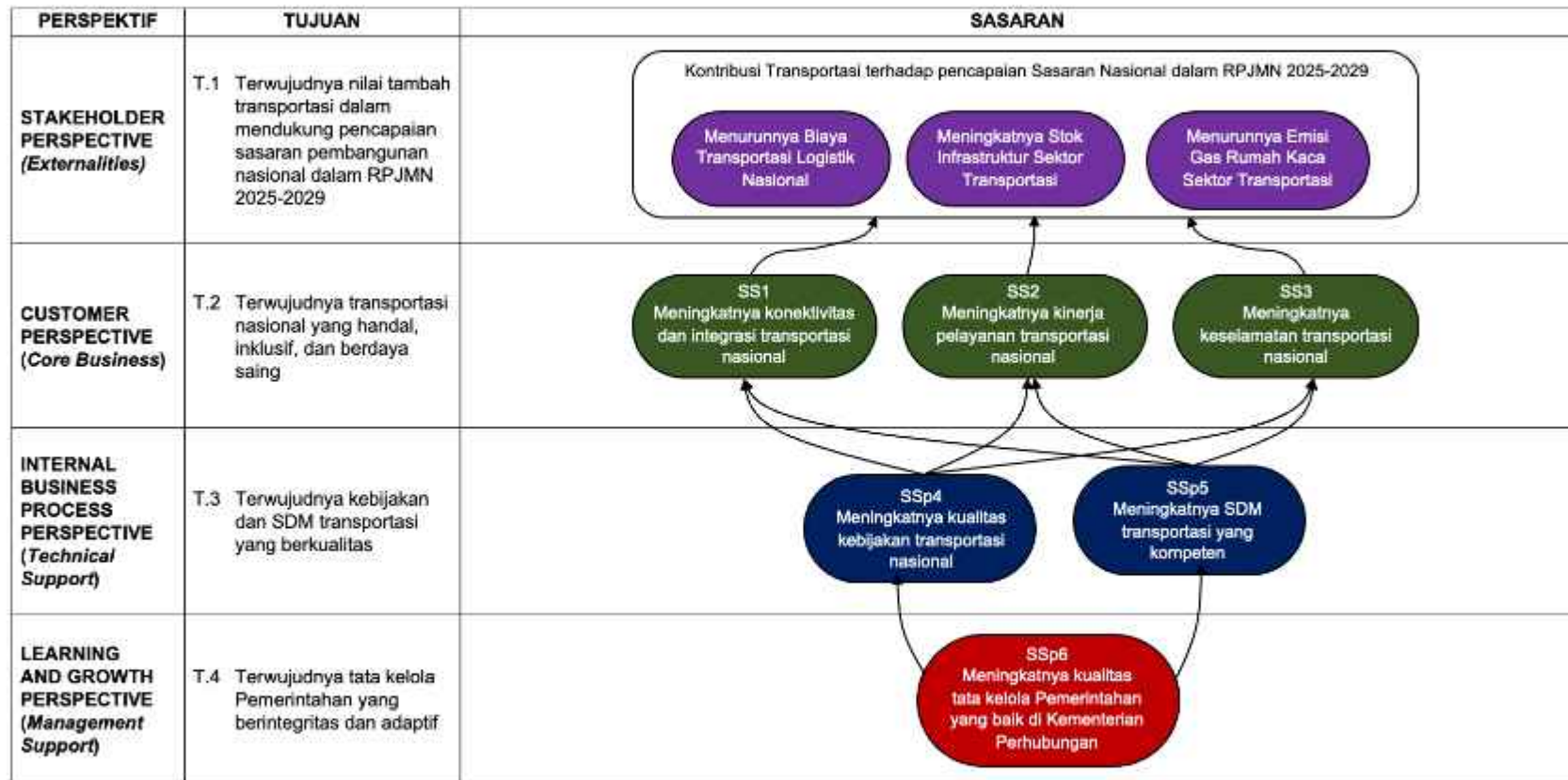
mencakup aksesibilitas, kapasitas, waktu, biaya, kualitas, ketepatan waktu, serta keselamatan dan keamanan. Kualitas layanan yang baik akan mempengaruhi efisiensi dan efektivitas dalam mencapai manfaat yang diharapkan dari perspektif pemangku kepentingan.

- c. *Internal Business Perspective (IBP)* menilai proses kerja pada Kementerian Perhubungan dapat 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.

Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029:

Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045**Gambar 10. Peta Strategi (Strategy Map) Kementerian Perhubungan 2025-2029**

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

Rumusan tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagai berikut:¹⁶

- 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.

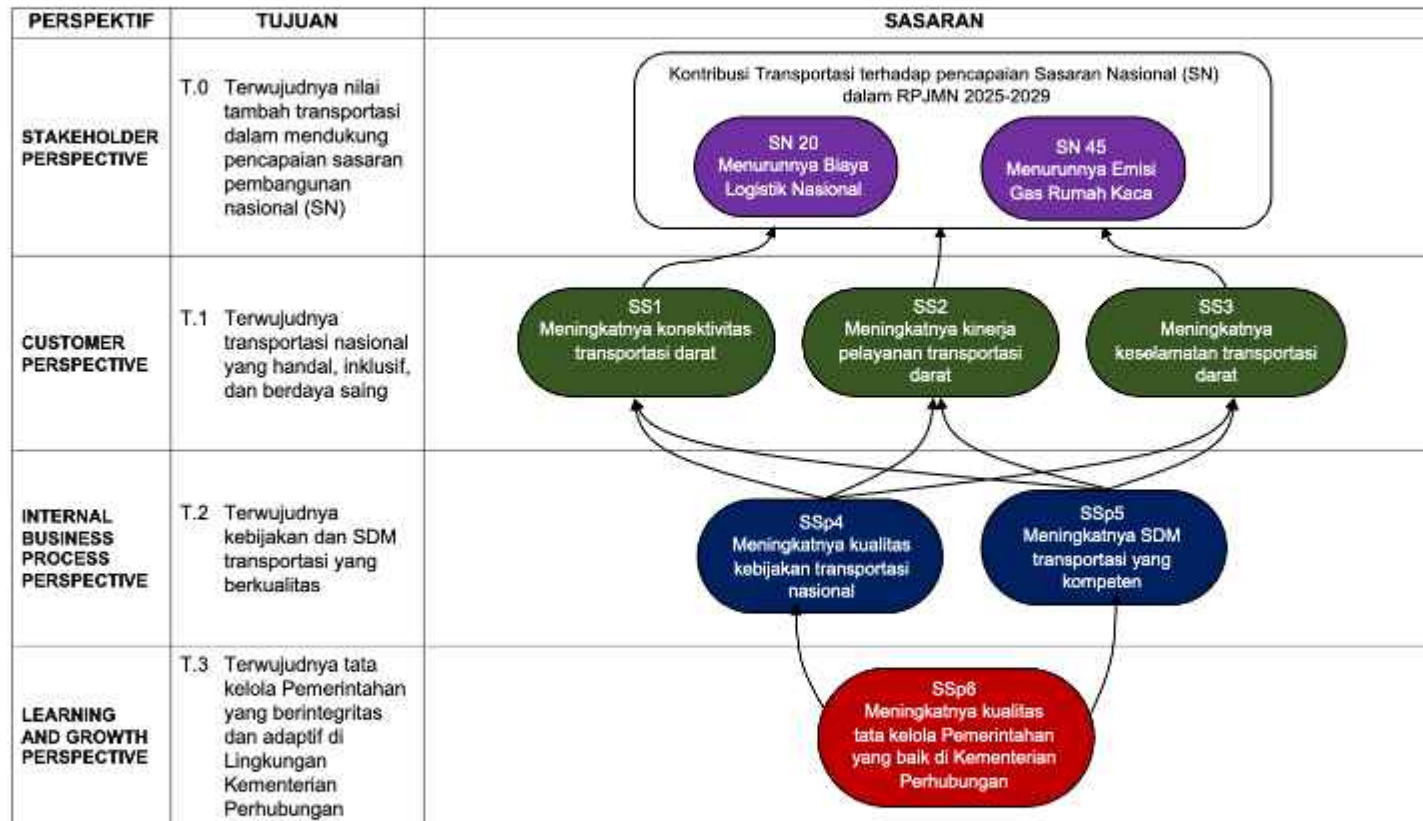
Pendekatan *balanced scorecard* membagi proses kerja pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ke dalam 4 (empat) perspektif sebagaimana disajikan pada **Gambar 11** adalah sebagai berikut:

- a. *Stakeholders Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pemangku kepentingan pada bidang perhubungan darat berupa manfaat atau dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan secara berkelanjutan untuk mendukung terwujudnya Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 dan mendukung Visi Indonesia 2045;

¹⁶ Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

- b. *Customer Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan pengguna layanan transportasi darat berupa hasil atau outcome dari penyelenggaraan transportasi darat sesuai lingkup tugas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam bidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi darat, yaitu: konektivitas dan layanan transportasi darat yang berkualitas dan berkeselamatan;
- c. *Internal Business Perspectives* menjawab perspektif atau kepentingan internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam proses penyelenggaraan pemerintahan di bidang perhubungan darat yang diwujudkan melalui perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan dalam penyediaan infrastruktur transportasi (sarana, dan prasarana) maupun pengembangan SDM sektor transportasi darat yang berkualitas; dan
- 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*.

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029:
Transportasi Darat Maju Menuju Indonesia Emas 2045



Gambar 11. Peta Strategi (Strategy Map) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

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

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)

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

- 1. Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah ekonomi adalah sebagai berikut:
 - a) Perbaikan kinerja transportasi barang berbasis jalan memberikan manfaat ekonomi berupa penurunan biaya transportasi logistik;
 - b) Peningkatan konektivitas bidang transportasi jalan memberikan kontribusi manfaat berupa peningkatan stok infrastruktur;
 - c) Pengembangan angkutan umum massal perkotaan memberikan manfaat ekonomi berupa peningkatan kontribusi kawasan perkotaan terhadap PDB Indonesia;
 - d) Penyediaan layanan angkutan perintis orang dan barang memberikan manfaat ekonomi berupa peningkatan pemerataan pembangunan di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan.
- 2. Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah sosial adalah sebagai berikut:
 - a) Peningkatan kontribusi perhubungan darat untuk menurunkan jumlah kejadian kecelakaan dan fatalitas

- korban kecelakaan lalu lintas memberikan manfaat sosial berupa penurunan biaya yang ditanggung korban dan keluarga korban akibat kecelakaan lalu lintas jalan;
- b) Pengembangan angkutan umum massal perkotaan memberikan manfaat sosial berupa penurunan biaya transportasi yang ditanggung oleh masyarakat yang tinggal di kawasan perkotaan.
3. Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah lingkungan adalah penurunan emisi GRK yang dihasilkan oleh kegiatan transportasi darat.
- b. Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.2) merupakan tujuan untuk menjawab *customer perspectives* agar penyelenggaraan transportasi darat mampu memberikan layanan yang handal, inklusif, dan berdaya saing mencakup aspek:
1. Konektivitas yang Handal
- Bidang perhubungan darat mengampu moda angkutan jalan dan penyeberangan. Kedua moda ini memiliki peran strategis untuk membangun konektivitas wilayah daratan dan antar pulau di Indonesia. Peran bidang perhubungan darat ini diarahkan untuk menjalankan fungsi *servicing* atau *ship follows the trade* untuk fasilitasi pergerakan orang dan/atau barang dan *promoting* atau *ship promotes the trade* untuk membuka aksesibilitas wilayah.
- Moda angkutan jalan memiliki karakteristik untuk melayani pergerakan dari pintu-ke-pintu. Sebaliknya, karakteristik moda angkutan lain adalah melayani pergerakan dari simpul-ke-simpul. Karakteristik ini memberikan peran strategis bagi moda jalan untuk menghubungkan seluruh wilayah daratan dan menjadi layanan lanjutan bagi moda angkutan lain. Sementara itu, karakteristik wilayah Indonesia sebagai negara kepulauan mengungkit peran strategis angkutan penyeberangan untuk menyatukan pulau-pulau terdekat yang dipisahkan oleh perairan.
- Pengembangan konektivitas transportasi darat dengan memperhatikan peran strategis moda jalan dan penyeberangan diarahkan untuk melayani dan mengungkit perjalanan pada 5 (lima) lokus, yaitu: angkutan perkotaan, angkutan antar kota, angkutan barang, angkutan perintis orang dan barang, serta angkutan penyeberangan.

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

2. Aksesibilitas yang inklusif

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

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

3. Layanan transportasi darat yang berkualitas dan berdaya saing

Guna meningkatkan daya saing transportasi darat, penyediaan layanan transportasi darat perlu memperhatikan kebutuhan perjalanan, baik kualitas dan kuantitas layanan. Layanan angkutan darat memiliki kualitas prima yang mencakup kehandalan, kenyamanan, terjangkau, dan tepat waktu. Selain itu, penyediaan layanan angkutan darat secara kuantitas memperhatikan kebutuhan perjalanan dan kenyamanan pengguna layanan.

4. Keselamatan transportasi darat

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

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki peran penting dalam pelaksanaan RUNK LLAJ sebagai koordinator Pilar 3 (Kendaraan yang Berkeselamatan) maupun instansi penanggung jawab dan pendukung pada Pilar 1 (Sistem yang Berkeselamatan), Pilar 2 (Jalan yang Berkeselamatan), dan Pilar 4 (Pengguna Jalan yang Berkeselamatan). Pelaksanaan peran di atas diharapkan mampu meningkatkan kontribusi Direktorat

Jenderal Perhubungan Darat bagi penurunan jumlah kecelakaan dan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan.

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

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

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

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

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

Salah satu rencana induk yang lintas direktorat adalah Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau RIJ LLAJ. RIJ LLAJ menjadi salah satu amanat UU 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.

2.4 Sasaran dan Indikator Kinerja

2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional

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

- a. Pendapatan Per Kapita Setara Negara Maju
 1. GNI Per kapita 7.400-8.240 USD;
 2. Kontribusi PDB Maritim 9,1%; dan
 3. Kontribusi PDB Manufaktur 21,9%.
- b. Kemiskinan menurun & Ketimpangan berkurang
 1. 4,5-5,0% (tingkat kemiskinan ekstrim 0%* di tahun kedua)
 2. Rasio gini 0,372-0,375
 3. Kontribusi PDRB KTI 23,3%
- c. Kepemimpinan & pengaruh di dunia Internasional meningkat: Global Power Indeks berada di rangking 29;
- d. Peningkatan daya saing sumber daya manusia: Indeks Modal Manusia (IMM) mencapai 0,59;
- e. Intensitas emisi GRK menurun menuju *net zero emission*:
 1. Penurunan intensitas emisi GRK menjadi 62,37%; dan
 2. Indeks kualitas lingkungan hidup menjadi 77,20.

RPJMN 2025-2029 memberikan arahan bagi intervensi Kementerian Perhubungan untuk menindaklanjuti Prioritas Nasional terkait bidang Perhubungan Darat. Tujuan dan Sasaran intervensi Kementerian Perhubungan sebagaimana disajikan pada **Tabel 8** adalah sebagai berikut:

- a. Prioritas Nasional 2

Dukungan sektor transportasi pada Prioritas Nasional 2 adalah penerapan ekonomi hijau. Tujuan dari penerapan ekonomi hijau

adalah meningkatnya indeks ekonomi hijau untuk mendukung pertumbuhan ekonomi. Sasaran peningkatan indeks ekonomi hijau adalah persentase penurunan emisi GRK per tahun sebesar 36,65% pada Tahun 2025 dan 48,15% pada Tahun 2029.

b. Prioritas Nasional 3

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

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

c. Prioritas Nasional 5

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

Tabel 8. Tujuan dan Sasaran Sektor Perhubungan untuk Mendukung Prioritas Nasional

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: diolah dari Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025 - 2029

Tabel 9 menyajikan penugasan dari Bappenas terhadap kinerja Kementerian Perhubungan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Penugasan kinerja ini menjadi salah satu pertimbangan untuk penetapan indikator kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.

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

No	Indikator	Satuan	Target	
			2025	2029
1	Mendorong Transformasi Ekonomi Hijau Indonesia Penurunan emisi GRK sektor transportasi	juta ton CO ₂	5,92	8,78
2	Menerapkan perekonomian yang progresif, inklusif, dan berkelanjutan Pertumbuhan Volume Kendaraan Angkutan Penyeberangan	%	24	30
3	Mengembangkan Infrastruktur yang Berkelanjutan Pertumbuhan Volume Kendaraan Angkutan Penyeberangan	%	33	50
	Terminal barang dan penumpang yang beroperasi	lokasi	124	130
	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	juta Penumpang	730	780
	Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan	%	65	73
	Pertumbuhan Volume Kendaraan Angkutan Penyeberangan Nonkomersial	%	57	80
	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	kota (kumulatif)	14	20
	Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan Kewenangan Pusat dan Daerah yang Ditingkatkan Kapasitasnya	lokasi	190 (pusat) & 171 (daerah)	190 (pusat) & 171 (daerah)
	Terminal Penumpang dan Barang yang Dibangun/Dikembangkan	lokasi	131	137
	Daerah Rawan Kecelakaan yang ditangani	lokasi	534	574
	Panjang Layanan BRT yang dioperasikan	km (kumulatif)	3.913,86	3.956,76
	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	juta penumpang/hari	1,3	1,5
4	Integrasi Ekonomi Domestik dan Global Pertumbuhan Volume Kendaraan Angkutan Penyeberangan pada beberapa Lintas Utama	%	38	70
	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Darat Selain Angkutan Rel terhadap PDB	%	2,5	2,29
	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan terhadap PDB	%	0,09	0,08

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

2.4.2 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Strategis Kementerian Perhubungan

Adapun sasaran Kementerian Perhubungan sebagaimana dihasilkan dari proses analisis *balanced scorecard* mencakup:¹⁷

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

Penerapan dari Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 10** adalah sebagai berikut:¹⁸

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

¹⁷ Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

¹⁸ Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

proses secara akuntabel sesuai prinsip good governance. Keberhasilan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan dukungan manajemen terhadap pelaksanaan core business saat ini diukur melalui Indeks Reformasi Birokrasi (RB) yang mengukur tingkat capaian suatu K/L dalam meningkatkan kualitas organisasi pada sejumlah area perubahan;

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

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

	Sasaran Strategis		Indikator Kinerja Strategis	Satuan	Formulasi Perhitungan
SS.1	Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1	Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TJ} + RK_{TSDP} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU} + RK_{TK})/6$ RK_{TJ} = Rasio Konektivitas Transportasi Jalan RK_{TSDP} = Rasio konektivitas TSDP RK_{KA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara RK_{TK} = Rasio konektivitas transportasi perkotaan
		IKSS.1.2	Rasio integrasi transportasi nasional	Rasio	Rasio Integrasi Transportasi Nasional (RI_{TN}) $RI_{TN} = (RIF_{TN} + RIJ_{TN} + RIP_{TN})/3$ RIF_{TN} = Rasio integrasi fisik pada simpul transportasi nasional RIJ_{TN} = Rasio integrasi jaringan pada simpul transportasi nasional RIP_{TN} = Rasio integrasi pelayanan pada simpul transportasi nasional
SS.2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	IKSS.2	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN}) $IKM_{TN} = (IKM_{TJ} + IKM_{TSDP} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TK})/6$ IKM_{TJ} = Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Jalan IKM_{TSDP} = Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik TSDP IKM_{KA} = Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi KA IKM_{TL} = Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{TU} = Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{TK} = Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Perkotaan IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik

	Sasaran Strategis		Indikator Kinerja Strategis	Satuan	Formulasi Perhitungan
SS.3	Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TKTN) $TKTN = (TKTJ + TKTSDP + TKKA + TKTL + TKTU + TKTK) / 6$ TKTJ = Tingkat keselamatan transportasi jalan TKTSDP = Tingkat keselamatan TSDP TKKA = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TKTL = Tingkat keselamatan transportasi laut TKTU = Tingkat keselamatan transportasi udara TKTK = Tingkat keselamatan transportasi massal perkotaan berbasis jalan
SSp.4	Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi nasional	IKSSp.4	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Indeks	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan (IKKKEMENHUB) $IKKKEMENHUB = 45\% * (45 * AK + 55 * FK) + 55\% * (50\% * IK + 50\% * EK)$ AK = Agenda Setting Kebijakan, FK = Formulasi Kebijakan IK = Implementasi Kebijakan, EK = Evaluasi Kebijakan Diukur oleh LAN sesuai pedoman dalam SE Kepala LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021
SSp.5	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Indeks peningkatan SDM transportasi	Indeks	Indeks Peningkatan SDM Transportasi (Ctransportasi) $Ctransportasi = Cvokasi * 40\% + Ckompetensi * 60\%$ Cvokasi = Persentase penyerapan lulusan diklat pembentukan transportasi Ckompetensi = Persentase lulusan diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang dilakukan oleh Kementerian PAN-RB

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

2.4.3 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Pengertian sasaran atau target menurut PP No. 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional adalah hasil yang diharapkan dari suatu program atau keluaran yang diharapkan dari suatu kegiatan. Direktorat Jenderal Perhubungan sebagai unit kerja eselon 1 menggunakan sasaran program dan indikator kinerja program sebagai alat ukur dalam pencapaian tujuan. Sasaran Program juga merupakan turunan dari Sasaran Strategis yang telah disusun dalam Renstra Kementerian Perhubungan.

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

- SP1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat;
- SP2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat;
- SP3. Meningkatnya keselamatan transportasi darat;
- SPp4. Meningkatnya Kualitas kebijakan transportasi darat;
- SPp5. Meningkatnya SDM transportasi darat yang kompeten;
- SPp6. Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Ditjen Hubdat.

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

Tabel 11. Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

Tujuan	Sasaran Program	Sasaran Kegiatan
T.1 Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing	SP.1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat	SK 01 Meningkatnya coverage area jaringan transportasi perkotaan yang <i>door-to-door</i> dan <i>seamless</i> pada kawasan perkotaan SK 02 Meningkatnya konektivitas jaringan trayek untuk mendukung pergerakan orang antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi SK 03 Meningkatnya konektivitas lintas angkutan barang khusus untuk mendukung pergerakan barang dengan terminal angkutan barang SK 04 Meningkatnya konektivitas jaringan trayek angkutan jalan perintis untuk membuka akses wilayah DTPK dengan terminal atau pusat kegiatan terdekat SK 05 Meningkatnya konektivitas jaringan lintas SDP komersial dan perintis beroperasi untuk pergerakan orang dan kendaraan dengan pelabuhan SDP
	SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	SK 06 Meningkatnya jumlah pengguna angkutan perkotaan sebagai moda prioritas SK 07 Menurunnya jarak perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan SK 08 Meningkatnya jumlah pengguna angkutan antar kota SK 09 Meningkatnya kelancaran perjalanan angkutan antar kota SK 10 Meningkatnya okupansi angkutan barang berbasis jalan SK 11 Meningkatnya kesesuaian waktu tempuh perjalanan angkutan barang SK 12 Meningkatnya kepatuhan pengangkutan barang khusus berbahaya SK 13 Meningkatnya kepatuhan perjalanan angkutan barang khusus berbahaya jalan SK 14 Meningkatnya layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK SK 15 Meningkatnya jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial dan perintis
	SP.3 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	SK 16 Menurunnya paparan risiko perjalanan kendaraan pribadi SK 17 Menurunnya konflik lalu lintas jalan SK 18 Meningkatnya kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan SK 19 Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety

Tujuan	Sasaran Program	Sasaran Kegiatan
		SK 20 Meningkatkan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan SK 21 Meningkatkan tata kelola dan kemitraan keselamatan LLJ SK 22 Menurunnya emisi gas buang kendaraan bermotor LLAJ SK 23 Menurunnya emisi gas rumah kaca LLAJ SK 24 Meningkatkan Keselamatan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan SK 25 Meningkatkan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan
T.2 Terwujudnya kebijakan transportasi darat yang berkualitas; dan	SPp4 Meningkatkan kualitas kebijakan transportasi darat	SKp 01 Meningkatkan Kapabilitas Sistem Informasi dan Teknologi Ditjen Perhubungan Darat SKp 02 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum
	SPp5 Meningkatkan SDM transportasi darat yang kompeten	SKp 03 Meningkatkan Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Ditjen Perhubungan Darat
T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.	SPp6 Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	SKp 04 Meningkatkan Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel SKp 05 Meningkatkan Kualitas Layanan Komunikasi dan Informasi Publik Ditjen Perhubungan Darat SKp 06 Meningkatkan Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Ditjen Perhubungan Darat

Tabel 12. Sasaran dan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

	SASARAN		INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SP 1	Meningkatnya konektivitas transportasi darat	IKP 01	Peningkatan coverage area jaringan transportasi perkotaan yang door to door dan seamless pada kawasan perkotaan	rasio	Coverage area (CA) angkutan umum massal perkotaan adalah perbandingan antara total panjang trayek angkutan umum massal perkotaan dikalikan dengan 2 kali radius jalan kaki menuju simpul atau halte dibagi dengan luas lahan terbangun pada kawasan perkotaan Rasio CA = $\frac{(CA_{Tahun\ x} - CA_{baseline})}{(CA_{Tahun\ 2029} - CA_{baseline})}$
			Peningkatan konektivitas jaringan transportasi antar kota	rasio	Konektivitas jaringan transportasi antar kota (KAK) adalah panjang trayek angkutan antar kota yang beroperasi dan terhubung dengan Terminal Penumpang Tipe A Rasio KAK = $\frac{(KAK_{Tahun\ x} - KAK_{baseline})}{(KAK_{Tahun\ 2029} - KAK_{baseline})}$
			Peningkatan konektivitas lintas angkutan barang khusus untuk mendukung pergerakan barang dengan terminal angkutan barang	rasio	Konektivitas Jaringan Transportasi Barang (KB) adalah Panjang Lintas Angkutan Barang Nasional yang Beroperasi dan Terhubung dengan Terminal Barang Rasio KB = $\frac{(KB_{Tahun\ x} - KB_{baseline})}{(KB_{Tahun\ 2029} - KB_{baseline})}$
			Peningkatan konektivitas jaringan trayek angkutan perintis untuk membuka akses wilayah DTPK dengan terminal atau pusat kegiatan terdekat	rasio	Konektivitas Jaringan Trayek Angkutan Perintis (KAP) adalah Panjang trayek angkutan jalan perintis untuk membuka aksesibilitas wilayah DTPK dengan pusat kegiatan terdekat (KAJP) + Panjang lintas angkutan barang perintis untuk menghubungkan program tol laut (KAB) Rasio KAP = $\frac{(KAP_{Tahun\ x} - KAP_{baseline})}{(KAP_{Tahun\ 2029} - KAP_{baseline})}$
			Peningkatan konektivitas jaringan lintas SDP komersial dan perintis beroperasi untuk pergerakan orang dan	rasio	Konektivitas Jaringan Lintas SDP (KSDP) adalah Panjang lintas angkutan SDP komersial dan perintis yang beroperasi

	SASARAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
		kendaraan dengan pelabuhan SDP		$\text{Rasio KSDP} = \frac{(\text{KSDP}_{\text{Tahun } x} - \text{KSDP}_{\text{baseline}})}{(\text{KSDP}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KSDP}_{\text{baseline}})}$
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	IKP 06 Peningkatan jumlah pengguna angkutan perkotaan sebagai moda prioritas	rasio	Jumlah Pengguna Angkutan Perkotaan Sebagai Moda Prioritas (JPAP) dihitung dengan panjang perjalanan pengguna angkutan umum massal perkotaan sebagai moda prioritas. $\text{Rasio JPAP} = \frac{(\text{JPAP}_{\text{Tahun } x} - \text{JPAP}_{\text{baseline}})}{(\text{JPAP}_{\text{Tahun 2029}} - \text{JPAP}_{\text{baseline}})}$
		IKP 07 Penurunan jarak perjalanan kendaraan pribadi	rasio	Jarak Perjalanan Kendaraan Pribadi (JPKB) adalah total jarak perjalanan komuter rerata di perkotaan $\text{Rasio JPKB} = \frac{(\text{JPKB}_{\text{Tahun } x} - \text{JPKB}_{\text{baseline}})}{(\text{JPKB}_{\text{Tahun 2029}} - \text{JPKB}_{\text{baseline}})}$
		IKP 08 Peningkatan jumlah pengguna angkutan antar kota	rasio	Jumlah pengguna angkutan antar kota (JPAA) dihitung dengan produktivitas angkutan antar kota dengan menghitung panjang perjalanan pengguna angkutan antar kota. $\text{Rasio JPAA} = \frac{(\text{JPAA}_{\text{Tahun } x} - \text{JPAA}_{\text{baseline}})}{(\text{JPAA}_{\text{Tahun 2029}} - \text{JPAA}_{\text{baseline}})}$
		IKP 09 Peningkatan kelancaran perjalanan angkutan antar kota	rasio	Kelancaran Perjalanan Angkutan Antar Kota (KPA) dihitung dengan waktu perjalanan angkutan antar kota $\text{Rasio KPA} = \frac{(\text{KPA}_{\text{Tahun } x} - \text{KPA}_{\text{baseline}})}{(\text{KPA}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KPA}_{\text{baseline}})}$
		IKP 10 Peningkatan okupansi angkutan barang khusus tidak berbahaya berbasis jalan	rasio	Okupansi Angkutan Barang Khusus Tidak Berbahaya (OABK) adalah perkalian antara volume angkutan dan panjang perjalanan barang khusus tidak berbahaya $\text{Rasio OABK} = \frac{(\text{OABK}_{\text{Tahun } x} - \text{OABK}_{\text{baseline}})}{(\text{OABK}_{\text{Tahun 2029}} - \text{OABK}_{\text{baseline}})}$
		IKP 11 Peningkatan kelancaran perjalanan angkutan barang khusus tidak berbahaya	rasio	Kelancaran Perjalanan Angkutan Barang Khusus Tidak Berbahaya (KPB) adalah perkalian antara waktu perjalanan dengan jarak perjalanan angkutan barang khusus tidak berbahaya $\text{Rasio KPB} = \frac{(\text{KPB}_{\text{Tahun } x} - \text{KPB}_{\text{baseline}})}{(\text{KPB}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KPB}_{\text{baseline}})}$

	SASARAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
		IKP 12	Peningkatan kepatuhan angkutan barang khusus berbahaya	rasio Kepatuhan Pengangkutan Angkutan Barang Khusus Berbahaya (KPAB) adalah total trip angkutan barang khusus berbahaya yang patuh pengaturan dan rekomendasi perjalanan $\text{Rasio KPAB} = \frac{(\text{KPAB}_{\text{Tahun } x} - \text{KPAB}_{\text{baseline}})}{(\text{KPAB}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KPAB}_{\text{baseline}})}$
		IKP 13	Peningkatan kepatuhan perjalanan angkutan barang khusus berbahaya	rasio Kepatuhan Perjalanan Angkutan Barang Khusus Berbahaya (KEAB) adalah total trip angkutan barang khusus berbahaya yang patuh pengaturan dan rekomendasi perjalanan $\text{Rasio KEAB} = \frac{(\text{KEAB}_{\text{Tahun } x} - \text{KEAB}_{\text{baseline}})}{(\text{KEAB}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KEAB}_{\text{baseline}})}$
		IKP 14	Peningkatan layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK	rasio Layanan Angkutan Perintis (LAP) adalah penjumlahan antara total trip angkutan jalan perintis dan angkutan barang perintis $\text{Rasio LAP} = \frac{(\text{LAP}_{\text{Tahun } x} - \text{LAP}_{\text{baseline}})}{(\text{LAP}_{\text{Tahun 2029}} - \text{LAP}_{\text{baseline}})}$
		IKP 15	Peningkatan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan	rasio Jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan (KASDP) adalah perkalian antara jumlah kendaraan yang diangkut angkutan penyeberangan dengan panjang perjalanan angkutan penyeberangan $\text{Rasio KASDP} = \frac{(\text{KASDP}_{\text{Tahun } x} - \text{KASDP}_{\text{baseline}})}{(\text{KASDP}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KASDP}_{\text{baseline}})}$
SP 3	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	IKP 16	Penurunan paparan risiko perjalanan kendaraan pribadi	rasio Paparan Risiko Perjalanan Kendaraan Pribadi (PRKB) adalah perkalian antara jumlah perjalanan pengguna angkutan umum massal perkotaan $\text{Rasio PRKB} = \frac{(\text{PRKB}_{\text{Tahun } x} - \text{PRKB}_{\text{baseline}})}{(\text{PRKB}_{\text{Tahun 2029}} - \text{PRKB}_{\text{baseline}})}$
		IKP 17	Penurunan Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas	rasio Jumlah Titik Konflik Lalu Lintas (TK) adalah penjumlahan dari pengurangan konflik lalu lintas jalan dari titik lokasi daerah rawan kecelakaan, titik lokasi perlintasan sebidang, dan titik lokasi manajemen kecepatan (ZoSS, RASS, dan Implementasi Batas Kecepatan) yang belum ditangani $\text{Rasio TK} = \frac{(\text{TK}_{\text{Tahun } x} - \text{TK}_{\text{baseline}})}{(\text{TK}_{\text{Tahun 2029}} - \text{TK}_{\text{baseline}})}$

SASARAN	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
	IKP 18 Peningkatan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan	rasio	Kepatuhan Angkutan Umum yang Berkeselamatan (KAUB) adalah penjumlahan antara kendaraan angkutan orang lolos ramp check dan telah lolos pengujian berkala kendaraan bermotor dan kendaraan angkutan barang lolos penimbangan kendaraan bermotor dan telah lolos pengujian berkala kendaraan bermotor $\text{Rasio KAUB} = \frac{(\text{KAUB}_{\text{Tahun } x} - \text{KAUB}_{\text{baseline}})}{(\text{KAUB}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KAUB}_{\text{baseline}})}$
	IKP 19 Peningkatan kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	rasio	Kepatuhan Kendaraan Bermotor Memenuhi Active dan Passive Safety (KBAP) adalah kendaraan angkutan umum yang lolos uji tipe dan uji berkala untuk memastikan pemenuhan active dan passive safety $\text{Rasio KBAP} = \frac{(\text{KBAP}_{\text{Tahun } x} - \text{KBAP}_{\text{baseline}})}{(\text{KBAP}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KBAP}_{\text{baseline}})}$
	IKP 20 Peningkatan kesadaran dan attitude pengguna jalan berkeselamatan	rasio	Kesadaran dan Attitude Pengguna Jalan Berkeselamatan (KAPJ) adalah peningkatan kesadaran dan attitude dari peserta kampanye keselamatan jalan dan sadar keselamatan anak usia dini $\text{Rasio KAPJ} = \frac{(\text{KAPJ}_{\text{Tahun } x} - \text{KAPJ}_{\text{baseline}})}{(\text{KAPJ}_{\text{Tahun 2029}} - \text{KAPJ}_{\text{baseline}})}$
	IKP 21 Peningkatan tata kelola dan kemitraan keselamatan LLJ	rasio	Tata Kelola dan Kemitraan Keselamatan LLJ (TKK) adalah penjumlahan antara kegiatan keselamatan LLJ sesuai RAK dan kegiatan hasil dari kemitraan keselamatan LLJ $\text{Rasio TKK} = \frac{(\text{TKK}_{\text{Tahun } x} - \text{TKK}_{\text{baseline}})}{(\text{TKK}_{\text{Tahun 2029}} - \text{TKK}_{\text{baseline}})}$
	IKP 22 Penurunan volume emisi gas buang kendaraan bermotor	rasio	Volume emisi gas buang kendaraan bermotor (Emisi-KB) dihitung dari persentase penurunan emisi gas buang kendaraan bermotor $\text{Rasio Emisi-KB} = \frac{(\text{Emisi-KB}_{\text{Tahun } x} - \text{Emisi-KB}_{\text{baseline}})}{(\text{Emisi-KB}_{\text{Tahun 2029}} - \text{Emisi-KB}_{\text{baseline}})}$
	IKP 23 Penurunan volume emisi GRK LLAJ	rasio	Volume emisi GRK prasarana LLAJ (Emisi-PTJ) adalah persentase penurunan emisi GRK dari prasarana LLAJ $\text{Rasio Emisi-PTJ} = \frac{(\text{Emisi-PTJ}_{\text{Tahun } x} - \text{Emisi-PTJ}_{\text{baseline}})}{(\text{Emisi-PTJ}_{\text{Tahun 2029}} - \text{Emisi-PTJ}_{\text{baseline}})}$

	SASARAN		INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
		IKP 24	Peningkatan Keselamatan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	rasio	Keselamatan Angkutan Sungai, Danau ,dan Penyeberangan (PPTK) dihitung dengan panjang jarak pelayaran yang mengalami insiden atau kecelakaan. Target 0 nautical mile, insiden atau kecelakaan SDP memiliki risiko fatalitas tinggi
SPp 4	Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi darat	IKSSp.4	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan	Indeks	Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan (IKKKEMENHUB) $IKK\ KEMENHUB = 45\%*(45*AK + 55* FK) + 55\%*(50\%*IK + 50\%*EK)$ AK = Agenda Setting Kebijakan, FK = Formulasi Kebijakan IK = Implementasi Kebijakan, EK = Evaluasi Kebijakan Diukur oleh LAN sesuai pedoman dalam SE Kepala LAN Nomor 22/K.1.HKM.02.2/2021
SPp 5	Meningkatnya SDM transportasi darat yang kompeten	IKSSp.5	Indeks peningkatan SDM transportasi	Indeks	Indeks Peningkatan SDM Transportasi (Ctransportasi) $Ctransportasi = Cvokasi * 40\% + Ckompetensi *60\%$ Cvokasi = Persentase penyerapan lulusan diklat pembentukan transportasi Ckompetensi = Persentase lulusan diklat transportasi yang bersertifikat kompetensi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Ditjen Hubdat	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang dilakukan oleh Kementerian PAN-RB

BAB 3

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi

3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional

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

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

a. **Asta Cita**

Rancangan Teknokratik RPJMN 2025-2029 dan RKP 2025 nantinya akan diselaraskan terhadap visi dan 8 misi (Asta Cita) serta program kerja terhadap presiden yang terpilih saat ini. Dukungan sarana dan prasarana terhadap program kerja dalam Asta Cita terkait antara lain:¹⁹

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

¹⁹ Arah Kebijakan dan Indikasi Target Sektor Transportasi dalam Rancangan RPJMN 2025-2029 (Direktorat Transportasi Bappenas)

udara) dan pengembangan kawasan strategis yang dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan serta pengelolaan yang terpadu, Membangun dan memperbaiki jalan daerah yang tidak mampu ditangani oleh pemerintah daerah;

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

b. **Arah Pembangunan (IE)**

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

1. IE5 Penerapan Ekonomi Hijau (Asta Cita 2 dan 3);
2. IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global (Asta Cita 5);
3. IE8 Perkotaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi (Asta Cita 6); dan
4. IE11 Stabilitas Ekonomi Makro (Asta Cita 3 dan 5).

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

3.1.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan

Arah kebijakan Kementerian Perhubungan 2025-2029 adalah sebagai berikut:²⁰

- AK.1 Peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional
- AK.2 Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau dan sistem pendukung untuk mewujudkan pemerataan pembangunan
- AK.3 Peningkatan efisiensi sistem distribusi dalam pulau untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik
- AK.4 Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi

²⁰ Naskah Teknokratik Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

- AK.5 Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi
- AK.6 Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar
- AK.7 Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan pada sistem utama melalui digitalisasi untuk mendukung daya saing
- AK.8 Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana transportasi
- AK.9 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi
- AK.10 Peningkatan Kualitas Perencanaan Kebijakan Transportasi
- AK.11 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi
- AK.12 Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industry, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi
- AK.13 Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan
- AK.14 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi
- AK.15 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan

Arah kebijakan ini diuraikan dalam indikasi kegiatan prioritas yang akan dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan selama periode 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 13**. Selain itu, Kementerian Perhubungan juga memberikan arahan indikasi kegiatan pendukung Astacita pada masing-masing direktorat jenderal. Indikasi kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Ditjen Perhubungan Darat disajikan pada **Tabel 14**.

Tabel 13. Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SS1 Meningkatnya konektivitas transportasi nasional	AK.1 Peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional	- Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayaran internasional - Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (international core route) - Menguatkan konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional - Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global
	AK.2 Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau dan sistem pendukungnya untuk mewujudkan pemerataan pembangunan	- Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (Integrated Port Network) - Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub) - Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola loop - Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI - Optimalisasi sistem direct-line (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK
	AK.3 Peningkatan efisiensi sistem distribusi dalam pulau untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik	- Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi - Revitalisasi sistem perusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan - Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera - Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar - Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api)
	AK.4 Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi	- Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya - Menguatkan sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur - Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mix-use, urban renewal) - Menerapkan Intelligent Transport System untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK.5 Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi	- Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll) - Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan yang lebih tepat sasaran - Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan - Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dlsb)
SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi	AK.6 Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar	- Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu - Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS)
	AK.7 Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan pada sistem utama melalui digitalisasi untuk mendukung daya saing	- Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional - Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang - Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place Trucking, dlsb)
SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi	AK.8 Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana transportasi	- Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana - Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana - Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana - Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan
	AK.9 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi	- Meningkatkan safety awareness dan peran masyarakat dlm peningkatan keselamatan transportasi - Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan self-assessment keselamatan - Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan - Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi
SSp4 Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi	AK.10 Peningkatan Kualitas Perencanaan Kebijakan Transportasi	- Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi - Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/ stakeholders dan ke depan (outward looking dan forward looking)

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK.11 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi	- Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi - Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi
SSp5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	AK.12 Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi, dan pengembangan sarana prasarana transportasi	- Penyusunan Training Needs Analysis (TNA) dan Grand Design SDM Transportasi - Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri - Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa)
	AK.13 Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan	- Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM) - Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian) - Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan Leadership Training Program
SSp6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	AK.14 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi	- Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan - Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional
	AK.15 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kemen Perhubungan	- Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Kementerian Perhubungan - Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju good governance yang didorong oleh pemanfaatan teknologi

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

Tabel 14. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Astacita pada Ditjen Perhubungan Darat

Program	Sub Program Sektor Transportasi	Indikasi Kegiatan Pendukung
Asta Cita 1 Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan HAM		
Penegakan HAM (Hak Asasi Manusia)	10. Memberikan jaminan pemenuhan hak dasar masyarakat bagi fakir miskin, anak terlantar, lansia, penyandang disabilitas, dan kelompok rentan lainnya.	Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di terminal tipe A dan pelabuhan TSDP, berupa ruang ibu menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang <i>Playground</i> (ruang bermain anak)
Asta Cita 2 Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi kreatif, ekonomi hijau, dan ekonomi biru		
Swasembada Energi	49. Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN.	Insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum Pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan
Ekonomi Hijau	60. Akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission.	Pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi Implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan
	63. Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit.	Pemanfaatan Bio Diesel untuk Angkutan Jalan
Ekonomi Biru	79. Mensinergikan pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis yang dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan serta pengelolaan yang terpadu. Pembentukan kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengkoordinasi layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik.	Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ)

Program	Sub Program Sektor Transportasi	Indikasi Kegiatan Pendukung
	51. Membangun sarana, prasarana, dan infrastruktur yang ramah bagi penyandang disabilitas.	- Penyediaan fasilitas disabilitas berupa kursi prioritas dan kendaraan yang ramah disabilitas (ground clearance lebih pendek dari bus umumnya) - Membangun guiding block untuk membantu tunanetra, membangun toilet khusus disabilitas, membangun tempat parkir khusus disabilitas dan menyediakan kursi roda dan kursi prioritas
Asta Cita 5 Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri		
Mengembangkan Hilirisasi untuk Pusat Pertumbuhan Ekonomi Baru	2. Membangun infrastruktur secara berkeadilan, dengan mengutamakan akses terhadap kawasan industri, lahan produksi pertanian, perikanan, dan perkebunan, dengan mengutamakan penyerapan tenaga kerja lokal.	- Pembangunan Terminal Barang Internasional di wilayah perbatasan - Pembangunan/revitalisasi/peningkatan pelabuhan SDP pada kawasan prioritas
Melanjutkan Infrastruktur Penunjang Hilirisasi dan Industrialisasi	7. Mengembangkan infrastruktur dan jaringan jalan pada koridor utama dan koridor penghubung serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi.	- Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional - Pelaksanaan MRL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional
Asta Cita 6 Membangun dari desa dan dari bawah utk pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan		
Pemerataan Ekonomi	14. Melanjutkan pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) baru secara berkelanjutan.	- Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan di KIPP IKN - Dukungan pengembangan ITS pada KIPP IKN - Dukungan konektivitas transportasi jalan menuju IKN dari kawasan sekitar
Memberantas Kemiskinan	21. Menyediakan transportasi publik murah bagi pekerja dan rakyat tidak mampu.	- Buy The Service (BTS) BRT Perkotaan - Penyelenggaraan angkutan keberintisan moda jalan - PSO angkutan barang

Program	Sub Program Sektor Transportasi	Indikasi Kegiatan Pendukung
Asta Cita 7 Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba		
Reformasi Hukum	14. Membangun pengendalian korupsi pada Sistem Logistik Nasional yg mengintegrasikan sektor perhubungan, perdagangan dengan pertanian, perikanan, kelautan dan pedesaan sehingga tidak saja mendorong EODB, tetapi juga efisiensi biaya produksi.	- Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang)
	16. Memberikan kepastian hukum untuk kendaraan R2 sbg transportasi umum, termasuk menjamin hak berserikat pengemudi ojek/taksi online yg bermitra dg perusahaan aplikasi, serta hak atas perjanjian kemitraan yang adil dan berkekuatan hukum.	- Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan pengusaha angkutan umum berbasis online - Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusaha angkutan umum tidak dalam trayek
Asta Cita 8 Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan alam dan budaya, peningkatan toleransi antar umat beragama utk mencapai masyarakat yg adil dan makmur		
Penanganan Bencana	25. Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.	- Implementasi teknologi pengatur lalu lintas saat situasi darurat, termasuk sistem peringatan dini, rute evakuasi, dan integrasi dengan sistem komunikasi darurat - Pengadaan dan pemasangan rambu informasi dan fasilitas pendukung untuk penanganan darurat akibat bencana pada terminal dan pelabuhan penyeberangan, seperti Rambu Evakuasi, Rambu Titik Kumpul Evakuasi, Aksesibilitas bagi kendaraan evakuasi dan pusat informasi darurat

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

3.1.3 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.

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 15**.

Tabel 15. 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 modal share angkutan umum perkotaan	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 5: Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan b. Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 6: Buy The Service (BTS) BRT Perkotaan	Peningkatan Pengguna Angkutan Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan
Konektivitas wilayah daratan	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ 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	Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan
Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK	a. Asta Cita/Prioritas Nasional 3: Penguatan Konektivitas Darat & Keselamatan LLAJ 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

Isu Strategis	Arahan Prioritas Nasional & Indikasi Kegiatan Kemenhub Pendukung Asta Cita	Arah Kebijakan
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 Pengembangan dan penetapan lintas komersil maupun perintis penyeberangan di kawasan timur - Pendukung Asta Cita 5: Pembangunan/revitalisasi/peningkatan pelabuhan SDP pada kawasan prioritas	Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau
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 elektrifikasi kendaraan bermotor umum, Pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan, Pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, Implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, dan Pemanfaatan Bio Diesel untuk Angkutan Jalan	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan
Penanganan kendaraan barang ODOL	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 7: Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang)	Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus
Kebutuhan sistem informasi yang menyediakan data aktual LLAJ.	Indikasi Kegiatan Kementerian Perhubungan Pendukung Asta Cita 7: Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan	Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja

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

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

Penyelarasan arah kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 untuk menjawab Sasaran Program yang diturunkan dari *balanced scorecard* disajikan pada **Tabel 16**. Dengan memperhatikan kesamaan lokus, Sasaran program meningkatnya konektivitas transportasi darat (**SP.1**) dan kinerja pelayanan transportasi darat (**SP.2**) digabungkan untuk dijawab oleh satu arah kebijakan pada masing-masing lokus bidang perhubungan darat. Masing-masing arah kebijakan di atas diuraikan menjadi Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 17**.

Tabel 16. Sasaran Program, Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

Sasaran Program		Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP.3	Meningkatnya keselamatan transportasi darat	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
		AK.6 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	Menurunkan paparan risiko perjalanan lalu lintas jalan
			Menurunkan jumlah konflik lalu lintas jalan
			Meningkatkan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan
			Meningkatkan pemenuhan active & passive safety pada kendaraan yang turun ke jalan
			Meningkatkan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan
			Meningkatkan tata kelola pelaksanaan rencana aksi keselamatandan kemitraan keselamatan lalu lintas jalan
		AK.7 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan	Menurunkan emisi gas buang kendaraan bermotor
			Menurunkan emisi gas rumah kaca LLAJ
			Meningkatkan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan
SPp4	Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi darat	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
		AK.9 Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan,	Meningkatkan kehandalan sistem informasi LLAJ untuk menyediakan Actual Data bagi perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja

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

Tabel 17. Arah Kebijakan, Indikasi Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
AK.1 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang	1. Perencanaan jaringan lintas angkutan barang untuk meningkatkan konektivitas antara gateway (pelabuhan & bandar udara), kawasan industri, dan pusat logistik/terminal barang;	a. Peningkatan konektivitas gateway dengan hinterland	Koridor utama pulau	APBN	- Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ - Perencanaan jaringan lintas angkutan barang menghubungkan gateway, hinterland, dan pusat logistik/ terminal barang, termasuk mendukung pergerakan komoditas FE
		b. Konsolidasi muatan barang untuk mengurangi jumlah perjalanan mikro angkutan barang (truk) dan kontainerisasi untuk mengurangi potensi perilaku ODOL	Nasional	APBN, KPBU, Badan Usaha	- Penyusunan Rencana Umum Terminal Barang - Penyelenggaraan terminal barang yang ramah lingkungan untuk kegiatan alih moda dan pusat konsolidasi/distribusi muatan barang; - Kerjasama kepengusahaan prasarana transportasi jalan - Pembinaan badan usaha angkutan barang khusus tidak berbahaya untuk mendorong kontainerisasi muatan untuk mengurangi potensi perilaku ODOL;
		c. Mendukung logistik perkotaan dan mengurangi potensi lalu lintas campuran atau mix traffic antara pergerakan orang dan barang pada kawasan perkotaan	Prioritas 20 kota	APBN	Perencanaan jaringan lintas angkutan barang perkotaan untuk mendukung logistik perkotaan, termasuk mendukung program nasional makan siang gratis
	2. Penyelenggaraan angkutan barang berbasis jalan yang terintegrasi dengan moda	a. Menurunkan jumlah perjalanan mikro angkutan barang	Koridor utama pulau menghubungkan	APBN dan Swasta	Penyelenggaraan angkutan barang berbasis jalan yang terintegrasi dengan moda angkutan

Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas	
	angkutan darat lain berkapasitas angkut masif (moda rel dan inland waterways) untuk mengurangi pergerakan mikro truk angkutan barang	(truk) untuk mengurangi eksternalitas dari perjalanan angkutan barang (kecelakaan dan kemacetan lalu lintas)	pelabuhan utama dengan hinterland		darat lain berkapasitas angkut masif (moda rel dan inland waterways)	
		b. Meningkatkan kontainerisasi muatan barang di terminal barang	Nasional	APBN dan KPBU	- Penyelenggaraan terminal barang yang ramah lingkungan untuk kegiatan alih moda dan pusat konsolidasi/distribusi muatan barang; - Pembinaan industri untuk mendorong konsolidasi badan usaha angkutan barang khusus tidak berbahaya untuk meningkatkan penggunaan petikemas dan pengoperasian angkutan barang memenuhi skala keekonomian	
		c. Meningkatkan okupansi muatan angkutan barang (mengurangi empty backhaul)	Nasional	APBN dan Swasta	Pengembangan bursa angkutan barang untuk mengurangi empty backload	
	3. Pelaksanaan MRLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional	a. Meningkatkan kelancaran arus barang untuk menurunkan waktu tempuh pada koridor utama pulau	Koridor Utama Pulau	APBN	Pelaksanaan MRLL antar kota pada koridor utama pulau untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas angkutan barang yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi;	
		b. Peningkatan arus lalu lintas angkutan barang yang homogen	Nasional	APBN	Pelaksanaan MRLL Pembatasan Ukuran Angkutan Barang berdasarkan Kelas Jalan	
	AK.2	Peningkatan Pengguna Angkutan	1. Perencanaan integrasi jaringan angkutan umum	Peningkatan coverage area angkutan massal	Prioritas 20 kota	APBN, PHLN, dan KPBU

Arah Kebijakan		Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
Perkotaan di Kawasan Perkotaan Metropolitan		massal perkotaan yang door-to-door dan seamless	perkotaan dari first & last mile, feeder, dan trunk line untuk memastikan maksimal 2 kali perpindahan moda utama			- Perencanaan integrasi jaringan trayek angkutan perkotaan yang door-to-door dan pengembangan angkutan umum massal perkotaan sebagai moda prioritas; - Penyelenggaraan Terminal Penumpang Tipe A yg ramah lingkungan untuk fasilitasi perpindahan moda angkutan perkotaan & simpul untuk membatasi perjalanan kendaraan pribadi menuju pusat kota - Kerjasama kepengusahaan prasarana transportasi jalan - Pengembangan faspim bagi tercapainya perjalanan door-to-door dan perpindahan moda secara seamless
		2. Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan	Peningkatan panjang perjalanan angkutan umum perkotaan sebagai moda prioritas	Prioritas 20 kota	APBN, PHLN, dan KPBU	- Penyusunan Masterplan Transportasi Perkotaan - Penyediaan Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan sebagai moda prioritas dengan skema buy the service - Pelaksanaan MRLL untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum massal perkotaan yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi.
		3. Pelaksanaan MRLL pada kawasan perkotaan untuk memberikan prioritas bagi angkutan umum massal perkotaan dan membatasi perjalanan kendaraan pribadi	Penurunan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan	Prioritas 20 kota	APBN	- Pelaksanaan MRLL untuk membatasi perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi. - Pelaksanaan Andalalin untuk mengendalikan pusat kegiatan baru pada kawasan perkotaan
AK.3	Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan	1. Perencanaan jaringan trayek antar kota yang menghubungkan antar terminal penumpang tipe	Peningkatan konektivitas antar terminal penumpang Tipe A pada pusat	Nasional	APBN, PHLN, dan KPBU	- Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ - Restrukturisasi jaringan trayek angkutan AKAP via tol dan non tol;

Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
Konektivitas Wilayah Daratan	A atau antar moda yang menghubungkan simpul transportasi dengan pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI)	kegiatan nasional dan pusat kegiatan pada KEK, KSN, dan KI			- Perencanaan jaringan trayek angkutan antar moda untuk fasilitasi perjalanan yang door-to-door dari/ke KEK, KSN, & KI; - Penyelenggaraan Terminal Penumpang Tipe A yang ramah lingkungan untuk fasilitasi perjalanan antar kota secara seamless - Kerjasama kepengusahaan prasarana transportasi jalan
	2. Penyelenggaraan angkutan antar kota dan antar moda	Peningkatan jumlah penumpang angkutan antar kota dan antar moda	Nasional	APBN dan swasta	- Penyelenggaraan angkutan AKAP antar Terminal Penumpang Tipe A; - Penyelenggaraan angkutan antar moda yang menghubungkan antara simpul transportasi (bandar udara/pelabuhan) dengan pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI)
	3. Pelaksanaan MRLL untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas pada koridor utama pulau.	Menurunkan waktu perjalanan pada koridor utama pulau	Nasional	APBN	- Pelaksanaan MRLL antar kota pada koridor utama pulau untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas angkutan orang dan barang yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi; - Pelaksanaan Andalalin untuk mengendalikan pusat kegiatan baru pada kawasan antar kota.
AK.4 Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan	1. Penyelenggaraan angkutan jalan perintis untuk membuka aksesilitas menuju wilayah DTPK dengan skema buy the service (Pemerintah menanggung seluruh risiko penyediaan layanan angkutan jalan perintis)	Peningkatan aksesibilitas Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)	Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)	APBN	- Perencanaan jaringan trayek dan penyediaan layanan angkutan jalan perintis untuk membuka aksesibilitas DTPK - Penyediaan layanan angkutan jalan perintis dengan skema buy the service menggunakan kontrak tahun jamak.
	2. Penyelenggaraan angkutan barang perintis untuk	Penurunan biaya angkutan barang	Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan	APBN	- Perencanaan lintas angkutan barang perintis;

Arah Kebijakan		Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
		melayani pergerakan first/last miles dari pelabuhan menuju hinterland di wilayah DTPK	dari/ke pelabuhan menuju hinterland di wilayah DTPK	Kepulauan (DTPK)		- Penyediaan layanan angkutan barang perintis untuk melayani first/last miles dari pelabuhan menuju hinterland di wilayah DTPK dengan skema buy the services. - Pembangunan Terminal Barang Internasional di wilayah perbatasan
AK.5	Peningkatan Layanan Angkutan Penyeberangan sebagai Jembatan Konektivitas Antar Pulau	1. Perencanaan jaringan lintas penyeberangan komersial dan perintis sebagai jembatan konektivitas dua pulau yang berdekatan	Peningkatan kapasitas lintas angkutan penyeberangan komersial dan perintis	Nasional	APBN	- Pengembangan Jaringan Lintas Penyeberangan untuk meningkatkan konektivitas pada lintas utama penyeberangan - Penyelenggaraan Pelabuhan SDP yang ramah lingkungan (green port) untuk memenuhi kebutuhan pergerakan orang dan kendaraan
		2. Penyelenggaraan angkutan penyeberangan komersial dan perintis.	Peningkatan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial	Nasional	APBN	- Penyelenggaraan layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis
AK.6	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	1. Penyediaan angkutan umum massal perkotaan sebagai moda prioritas dan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan	Penurunan jumlah perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan	Prioritas 20 kota	APBN, PHLN, dan KPBU	- Perencanaan integrasi jaringan trayek angkutan perkotaan yang door-to-door dan pengembangan angkutan umum massal perkotaan sebagai moda prioritas; - Penyelenggaraan MRLL untuk membatasi perjalanan kendaraan pribadi dan memberikan prioritas pada kawasan perkotaan yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi
		2. Penanganan konflik lalu lintas pada lokasi rawan kecelakaan, perlintasan sebidang, dan manajemen kecepatan	Penurunan jumlah konflik lalu lintas jalan	Nasional	APBN, PHLN, dan KPBU	- Pengembangan perlengkapan jalan untuk mendukung tercapainya infrastruktur jalan yang self explaining, self enforcing, dan forgiving road yang didukung oleh penggunaan energi yang ramah lingkungan;

Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
					- Penanganan lokasi rawan kecelakaan; - Pelaksanaan audit dan inspeksi keselamatan; - Penanganan perlintasan sebidang kereta api; - Penyelenggaraan manajemen kecepatan; - Penyelenggaraan Andalalin untuk mengendalikan pusat kegiatan baru pada kawasan perkotaan dan antar kota.
	3. Penerapan sistem manajemen keselamatan pada perusahaan angkutan umum dan pengawasan operasional angkutan umum (orang dan barang)	Peningkatan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan	Nasional	APBN	- Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan pada Perusahaan Angkutan Umum - Pengawasan operasional Angkutan Umum (penumpang dan barang) yang didukung dengan sistem informasi untuk mewujudkan angkutan umum yang berkeselamatan; - Penyediaan layanan fasilitas pendukung (tempat istirahat) pada jalan non tol.
	4. Penyelenggaraan uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor	Pemenuhan active & passive safety terhadap kendaraan yang turun ke jalan	Nasional	APBN	- Penyelenggaraan uji tipe kendaraan bermotor - Penyelenggaraan uji berkala kendaraan bermotor wajib uji
	5. Penyelenggaraan kampanye dan edukasi keselamatan lalu lintas jalan	Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	Nasional	APBN	- Penyelenggaraan kampanye keselamatan LLAJ - Penyelenggaraan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini bagi anak, guru, dan pendamping
	6. Pelaksanaan rencana aksi keselamatan & kemitraan keselamatan lalu lintas jalan	Peningkatan tata kelola pelaksanaan rencana aksi keselamatandan kemitraan keselamatan lalu lintas jalan	Nasional	APBN dan Swasta	- Penyusunan Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas Jalan - Penyelenggaraan Kemitraan Keselamatan dengan Masyarakat dan Lembaga Terkait

Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
AK.7 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat dalam Konversi Konsumsi Bahan Bakar Fosil Menuju Bahan Bakar Ramah Lingkungan	1. Penurunan emisi gas buang kendaraan bermotor	Penurunan emisi gas buang pada armada angkutan umum	Nasional	APBN, PHLN, dan KPBU	- Penyelenggaraan konversi armada angkutan umum dengan bahan bakar non fosil. - Penyelenggaraan uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor untuk mengendalikan emisi gas buang angkutan umum
	2. Penurunan emisi gas rumah kaca LLAJ	Penurunan emisi gas rumah kaca pada prasarana LLAJ	Nasional	APBN, PHLN, dan KPBU	- Pengembangan perlengkapan jalan untuk mendukung tercapainya infrastruktur jalan yang <i>self explaining</i>, <i>self enforcing</i>, dan <i>forgiving road</i> yang didukung oleh penggunaan energi yang ramah lingkungan; - Penyelenggaraan Terminal Penumpang Tipe A yang ramah lingkungan untuk fasilitasi perjalanan antar kota secara seamless, serta fasilitasi perpindahan moda angkutan perkotaan dan simpul untuk membatasi perjalanan kendaraan pribadi menuju pusat kota;
	3. Peningkatan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Peningkatan kualitas lingkungan pada prasarana layanan sungai, danau, dan penyeberangan	Nasional	APBN, PHLN, dan KPBU	- Penyelenggaraan Pelabuhan SDP yang ramah lingkungan (<i>green port</i>) untuk memenuhi kebutuhan pergerakan orang dan kendaraan - Pengembangan SBNP yang ramah lingkungan
AK.8 Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus	Penanganan ODOL pada pada angkutan barang khusus (tidak berbahaya dan berbahaya).	a. Meningkatkan kepatuhan dimensi dan muatan dengan fokus pada angkutan barang khusus b. Meningkatkan keselamatan lalu lintas	Nasional	APBN	- Pengawasan operasional angkutan barang khusus yang didukung dengan sistem informasi untuk mengurangi potensi perilaku ODOL - Penguatan kapasitas pengawasan muatan pada UPPKB - Pengembangan MRLL antar kota pada koridor utama pulau untuk meningkatkan

Arah Kebijakan		Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
			c. Meningkatkan kelancaran lalu lintas			kelancaran lalu lintas angkutan orang dan barang yang didukung oleh sistem informasi terkoordinasi; - Pembangunan/Peningkatan/Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan
AK.9	Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja	Pengembangan sistem informasi LLAJ (actual data)	Tersedia data LLAJ yang aktual sebagai instrumen perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja	Nasional	APBN	- Penyusunan algoritma sistem informasi LLAJ - Pengembangan sistem informasi angkutan umum perkotaan, antar kota, dan antar moda; - Pengembangan Sistem Informasi Angkutan Barang; - Pengembangan Sistem Informasi MRLL Perkotaan dan Antar Kota; - Pengembangan Sistem Informasi Prasarana Transportasi Jalan (orang dan barang); - Pengembangan Sistem Informasi Uji Tipe dan Uji Berkala Kendaraan Bermotor; - Pengembangan Sistem Informasi Pengendalian Operasional Angkutan Jalan; - Pengembangan Sistem Informasi Rencana Aksi Keselamatan LLAJ.
AK.10	Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi	Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi	Meningkatkan efektivitas implementasi kebijakan transportasi darat untuk mendukung konektivitas nasional yang lebih baik dan efisien	Nasional	APBN	- Penyusunan kebijakan teknis implementasi transportasi darat berbasis data dan teknologi. - Monitoring dan evaluasi implementasi kebijakan transportasi untuk meningkatkan akurasi pelaksanaan. - Pengembangan sistem informasi kebijakan transportasi berbasis digital untuk koordinasi dan pengawasan kebijakan di tingkat pusat dan daerah.

Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
					- Penyelenggaraan forum koordinasi antara stakeholder untuk mempercepat implementasi kebijakan strategis.
AK.11 Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul	Meningkatkan pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul	Meningkatkan pemenuhan jumlah, kompetensi, dan kualitas sumber daya manusia di bidang perhubungan darat untuk menghadapi tantangan modernisasi transportasi	Nasional	APBN	- Penyusunan rencana kebutuhan SDM perhubungan darat yang sesuai dengan standar kompetensi yang telah ditetapkan - Peningkatan kapasitas dan sertifikasi kompetensi SDM melalui pelatihan dan pendidikan berkelanjutan. - Pengembangan SDM menempuh pendidikan keilmuan transportasi darat yang berfokus pada penerapan konsep transportasi, konektivitas, layanan, keselamatan, dan keberlanjutan lingkungan serta teknologi digital - Kerjasama dengan institusi pendidikan, dan pelatihan untuk penyediaan tenaga ahli di sektor perhubungan darat. - Penyediaan sistem manajemen SDM terintegrasi untuk monitoring kinerja dan pengembangan kompetensi SDM.
AK.12 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi	Meningkatkan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi	Menguatkan regulasi dan kelembagaan di bidang transportasi darat untuk meningkatkan kepastian hukum, efektivitas layanan, dan tata kelola yang baik	Nasional	APBN	- Penyusunan dan harmonisasi peraturan perundangan yang mendukung pengembangan transportasi darat. - Penguatan kelembagaan Ditjen Hubdat melalui reformasi struktural dan peningkatan kapasitas kelembagaan. - Penyusunan pedoman tata kelola transportasi darat yang efektif dan berkelanjutan. - Implementasi pengawasan dan evaluasi regulasi untuk memastikan kepatuhan terhadap kebijakan yang ditetapkan.

Arah Kebijakan	Program Prioritas	Tujuan	Lokasi	Pendanaan	Kegiatan Prioritas
					- Penyusunan road map kelembagaan transportasi darat dalam menghadapi perkembangan teknologi dan tantangan lingkungan global.
AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat	Meningkatkan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat	Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan melalui pelaksanaan reformasi birokrasi di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat untuk mewujudkan pelayanan yang transparan, akuntabel, dan efektif serta efisien	Nasional	APBN	- Penyusunan dan implementasi roadmap reformasi birokrasi di lingkungan Ditjen Hubdat. - Penguatan sistem manajemen kinerja aparatur melalui penerapan e-government dan teknologi informasi. - Peningkatan pelayanan publik melalui inovasi layanan digital dan penyederhanaan prosedur birokrasi. - Pengembangan budaya kerja yang berintegritas, profesional, dan berorientasi pada hasil. - Monitoring dan evaluasi pelaksanaan reformasi birokrasi secara berkala untuk meningkatkan efektivitas dan akuntabilitas. - Penyediaan pelatihan dan peningkatan kompetensi ASN dalam rangka mendukung percepatan reformasi birokrasi.

3.2 Penyusunan Indikator Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

Penyusunan indikator Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 menggunakan pendekatan sebagai berikut:

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

Cascading pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disusun dengan memperhatikan lokus dan waktu. Lokus perhubungan darat terdiri dari angkutan perkotaan, angkutan antar kota, angkutan barang, angkutan perintis, angkutan sungai danau dan penyeberangan, serta keselamatan dan lingkungan. Sementara itu, waktu pelaksanaan dibedakan atas harian dan event khusus.

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

- a. Cascading Indikator Angkutan Perkotaan
Cascading angkutan perkotaan sebagaimana disajikan pada **Gambar 12** disusun dengan impact berupa peningkatan PDRB/kapita penduduk kawasan perkotaan. Perubahan impact ini dicapai oleh penurunan biaya transportasi pada pelaku perjalanan komuter pada kawasan perkotaan. Salah satu kontributor dari penurunan biaya transportasi adalah peningkatan manfaat outcome berupa tercapainya target *modal share* angkutan umum perkotaan.
- b. Cascading Indikator Angkutan Antar Kota
Cascading angkutan antar sebagaimana disajikan pada **Gambar 13** disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan masyarakat. Perubahan impact ini berupa peningkatan kesejahteraan

yang dicapai melalui penurunan biaya transportasi. Salah satu kontributor outcome untuk penurunan biaya transportasi adalah peningkatan jumlah perjalanan angkutan umum antar kota.

c. **Cascading Indikator Angkutan Barang**

Cascading indikator angkutan barang terdiri dari angkutan barang khusus tidak berbahaya (**Gambar 14**) dan pengoperasian angkutan barang khusus berbahaya (**Gambar 15**). Cascading angkutan barang khusus tidak berbahaya disusun dengan impact berupa penurunan biaya logistik yang dicapai melalui penurunan biaya transportasi barang. Salah satu kontributor dari penurunan biaya transportasi barang adalah peningkatan muatan angkutan barang.

Sementara itu, cascading angkutan barang khusus berbahaya disusun dengan impact berupa penurunan biaya eksternalitas pengoperasian angkutan barang khusus berbahaya. Kontributor untuk impact adalah tercapainya outcome berupa peningkatan keselamatan dan keamanan perjalanan angkutan barang khusus berbahaya.

d. **Cascading Indikator Angkutan Perintis**

Cascading angkutan perintis (**Gambar 16**) disusun dengan impact berupa peningkatan pemerataan pembangunan yang dicapai melalui peningkatan kegiatan ekonomi dan sosial di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan. Kontributor untuk impact adalah tercapainya outcome berupa peningkatan aksesibilitas di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan (DTPK).

e. **Cascading Indikator Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan**

Cascading angkutan SDP dan Lingkungan SDP (**Gambar 17**) disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan yang dicapai dengan penurunan biaya transportasi. Kontributor untuk impact adalah tercapainya outcome berupa peningkatan jumlah perjalanan angkutan penyeberangan dan penurunan emisi GRK SDP.

f. **Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan**

Cascading Keselamatan LLAJ (**Gambar 18, 19, dan 20**) disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan yang dicapai dengan penurunan biaya eksternalitas akibat kecelakaan lalu lintas jalan. Kontributor untuk impact adalah tercapainya outcome berupa peningkatan kontribusi penurunan jumlah kecelakaan dan fatalitas korban kecelakaan LLAJ.

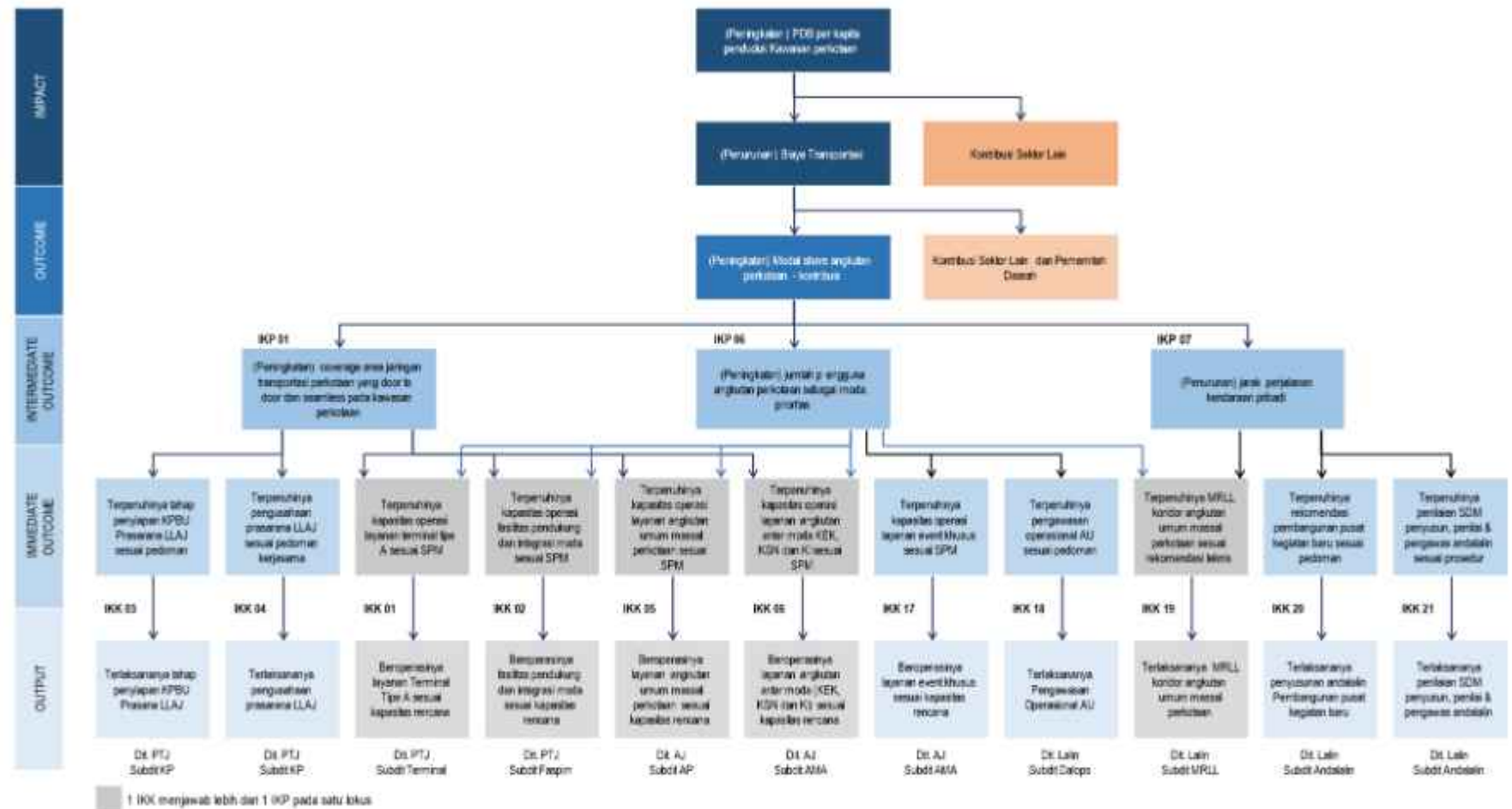
g. **Cascading Indikator Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Cascading Lingkungan LLAJ (**Gambar 21**) disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan yang dicapai penurunan biaya

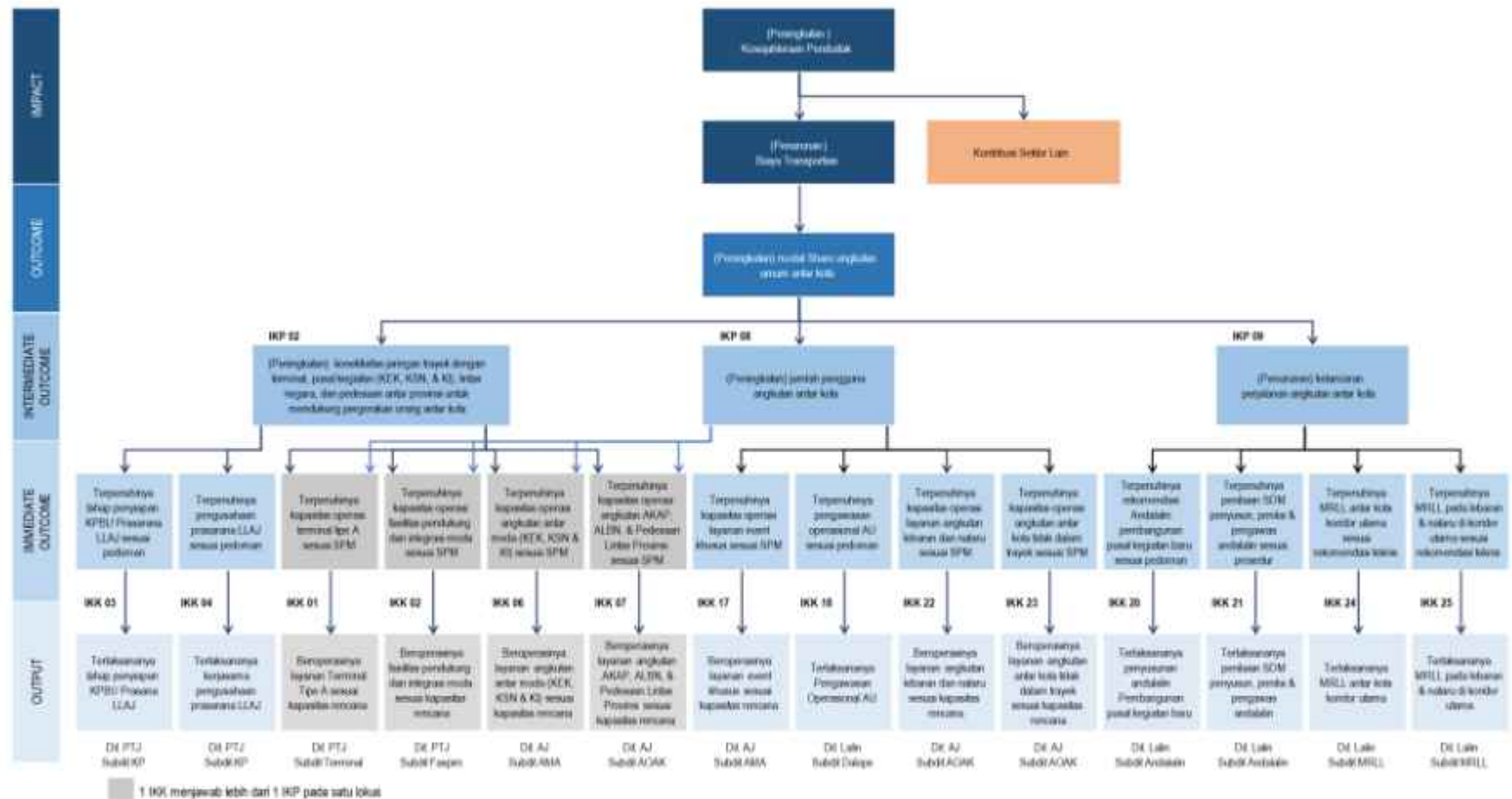
eksternal transportasi. Kontributor untuk impact adalah tercapainya outcome berupa penurunan emisi GRK bidang LLAJ.

- h. Cascading Indikator Keselamatan dan Lingkungan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

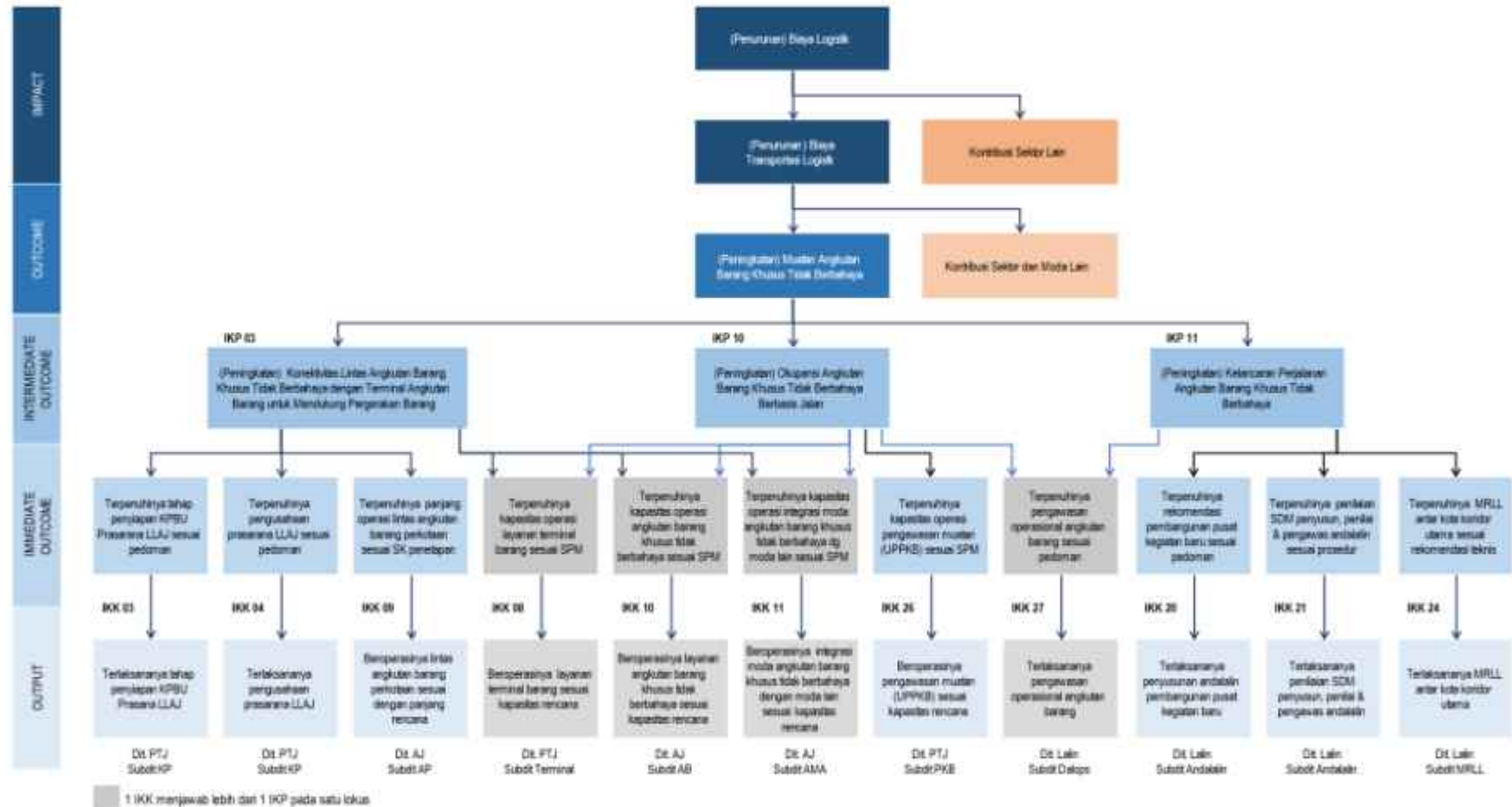
Cascading Keselamatan dan Lingkungan TSDP (**Gambar 22**) disusun dengan impact berupa peningkatan kesejahteraan yang dicapai dengan penurunan biaya eksternalitas akibat kecelakaan TSDP. Kontributor untuk impact adalah tercapainya outcome berupa peningkatan keselamatan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.



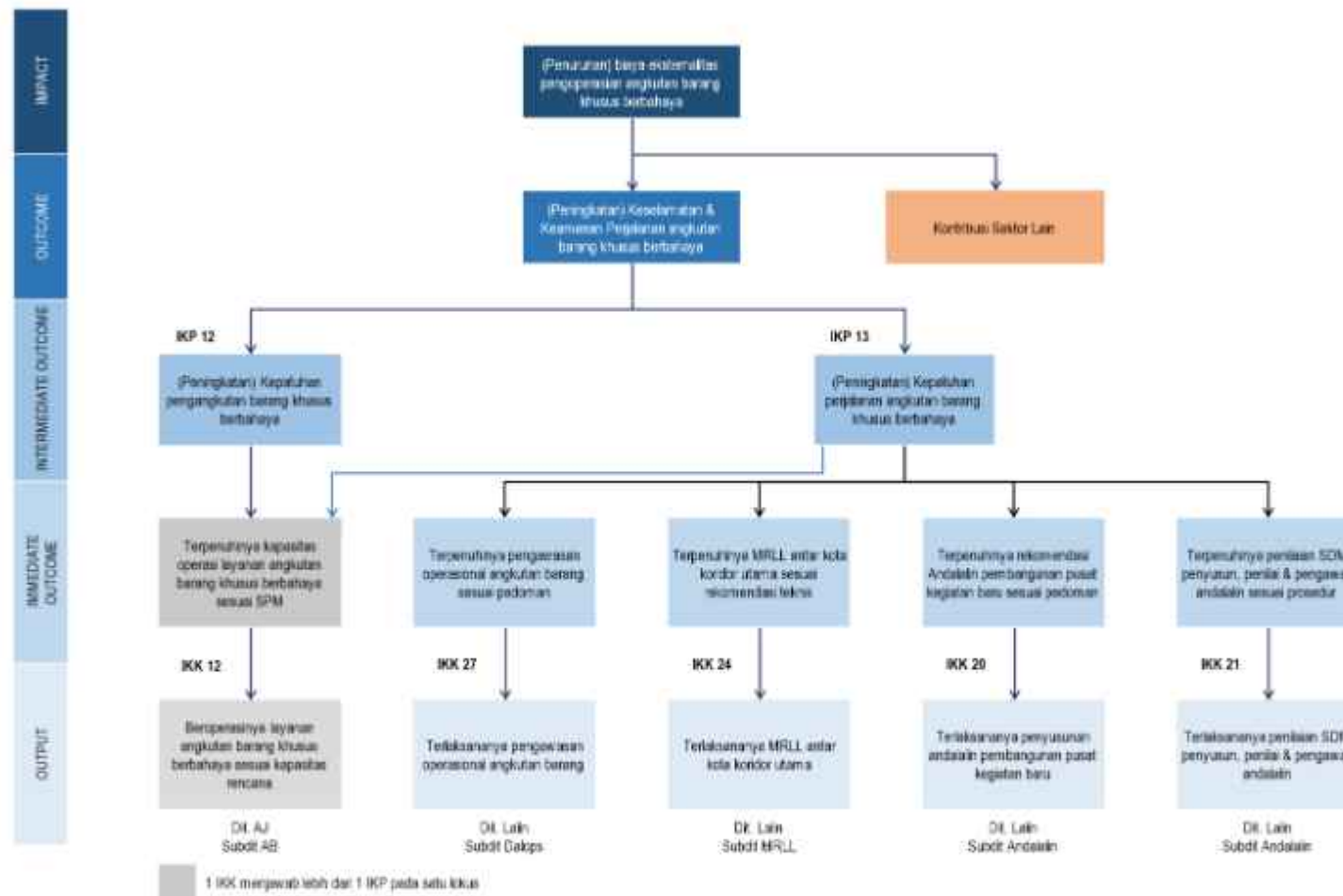
Gambar 12. Cascading Indikator Angkutan Perkotaan



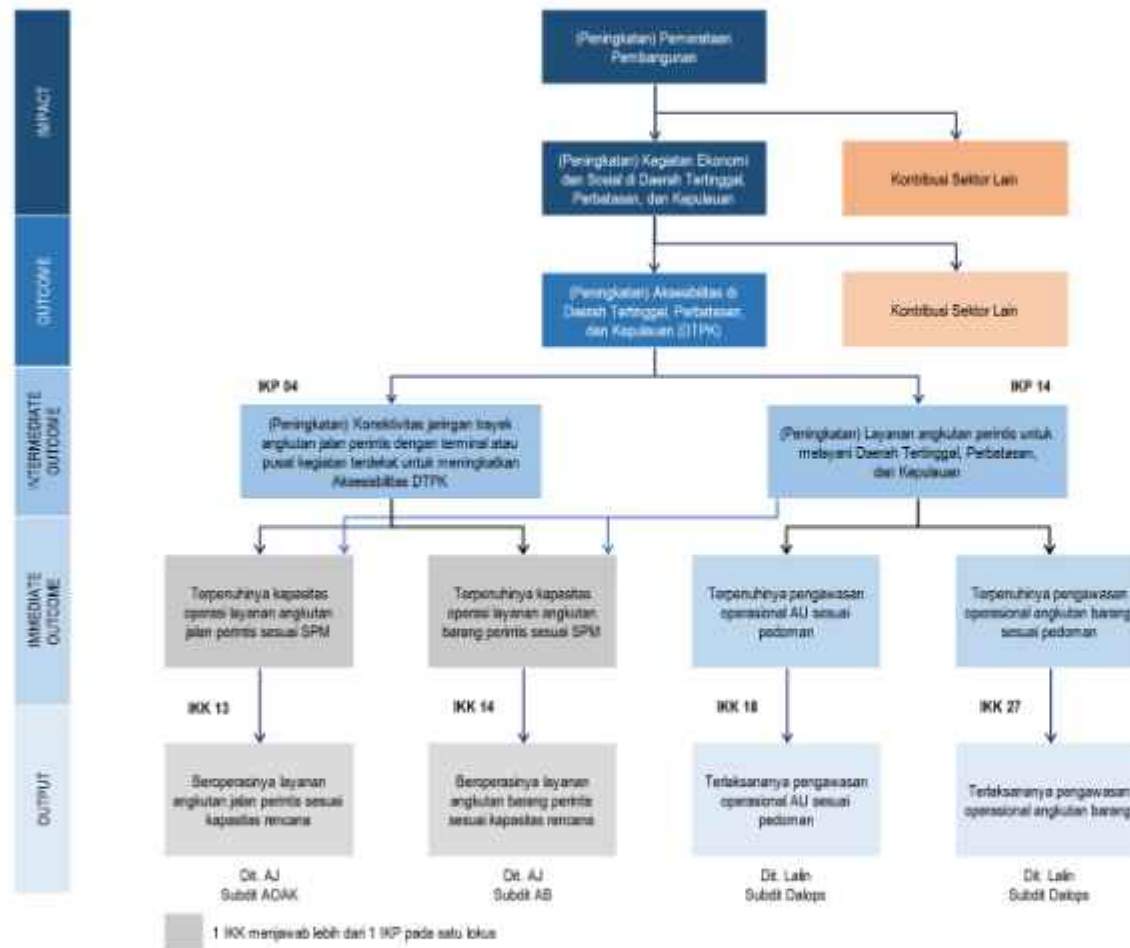
Gambar 13. Cascading Indikator Angkutan Antar Kota



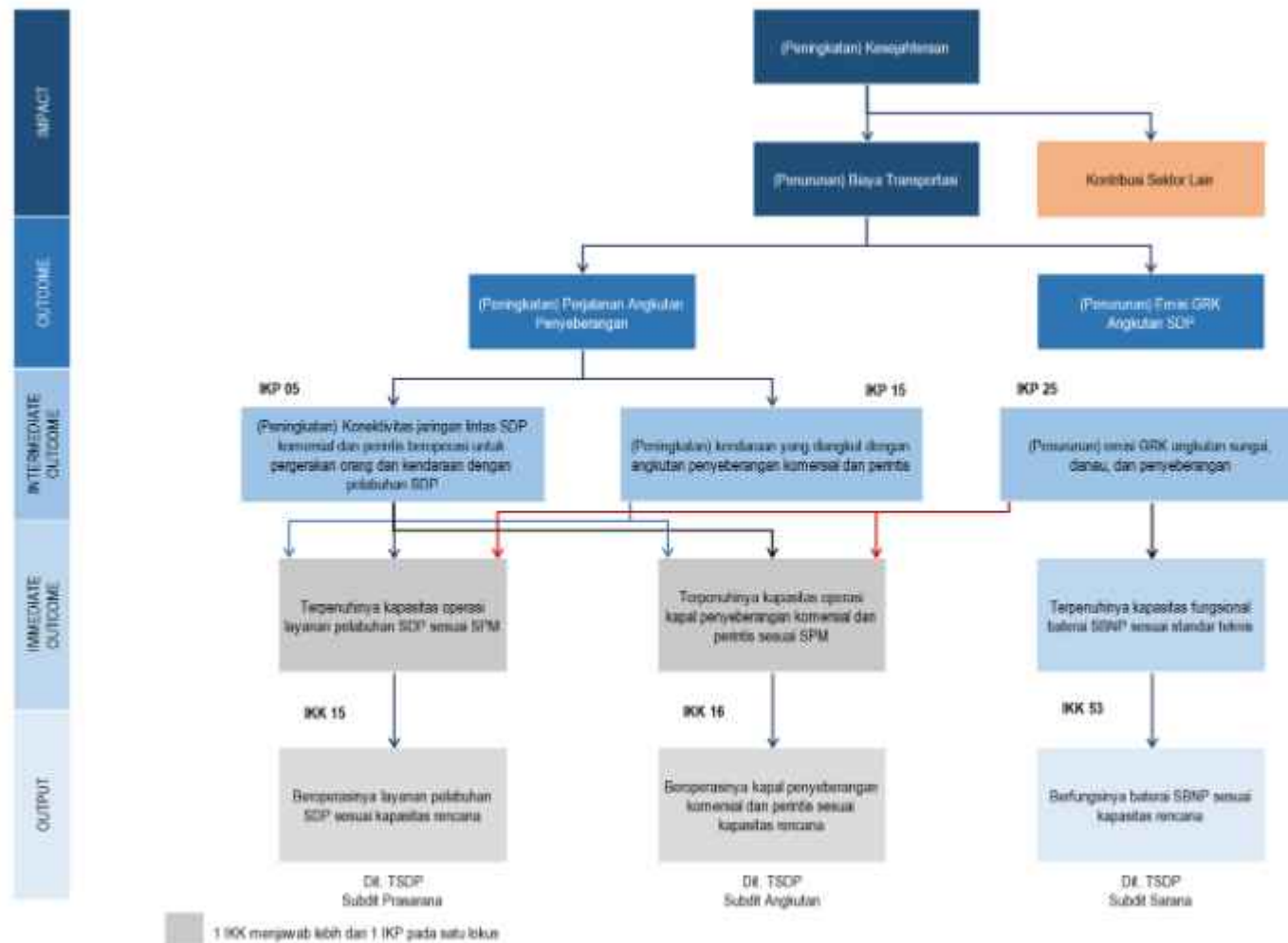
Gambar 14. Cascading Indikator Angkutan Barang Khusus Tidak Berbahaya



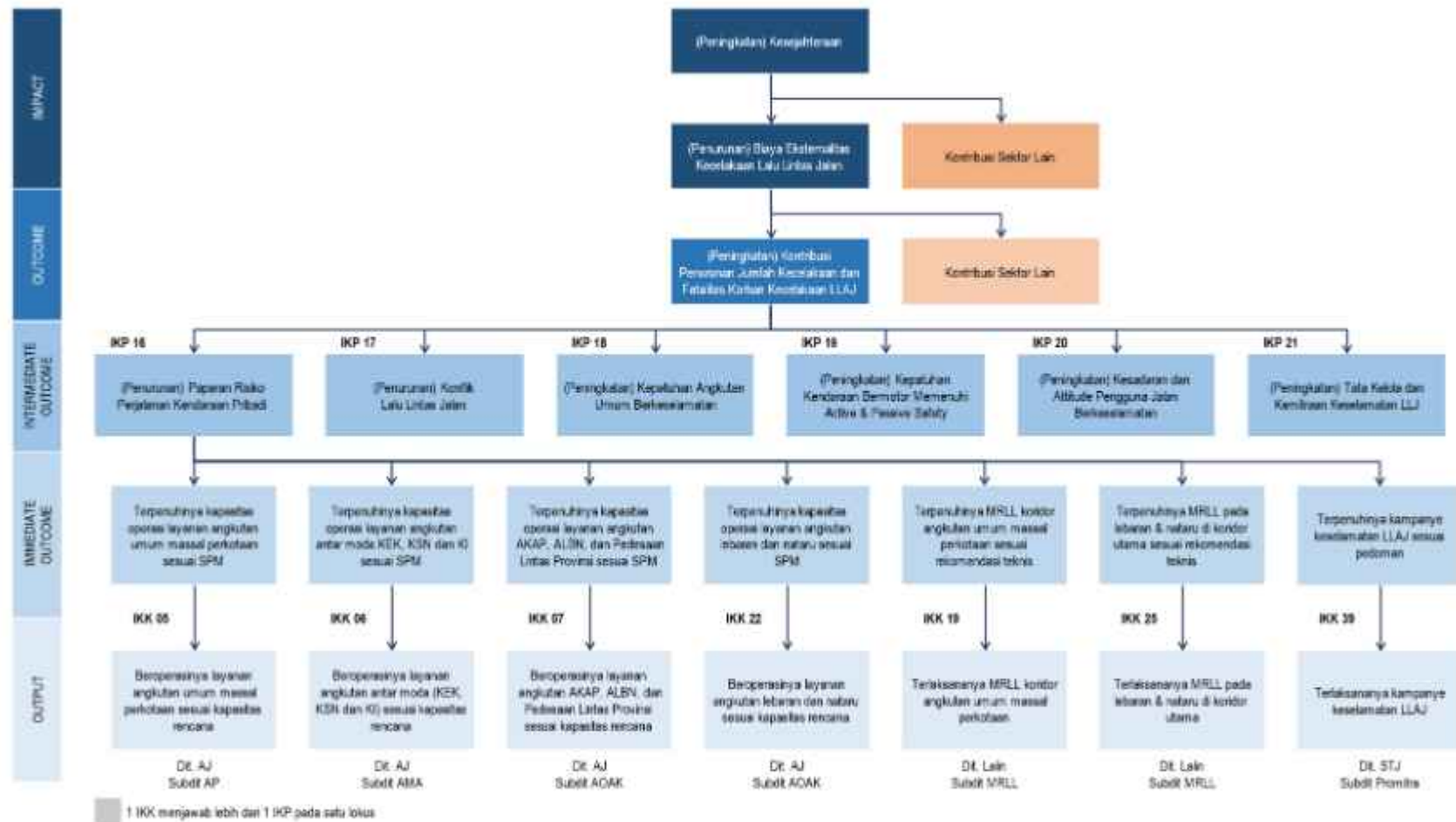
Gambar 15. Cascading Indikator Angkutan Barang Khusus Berbahaya



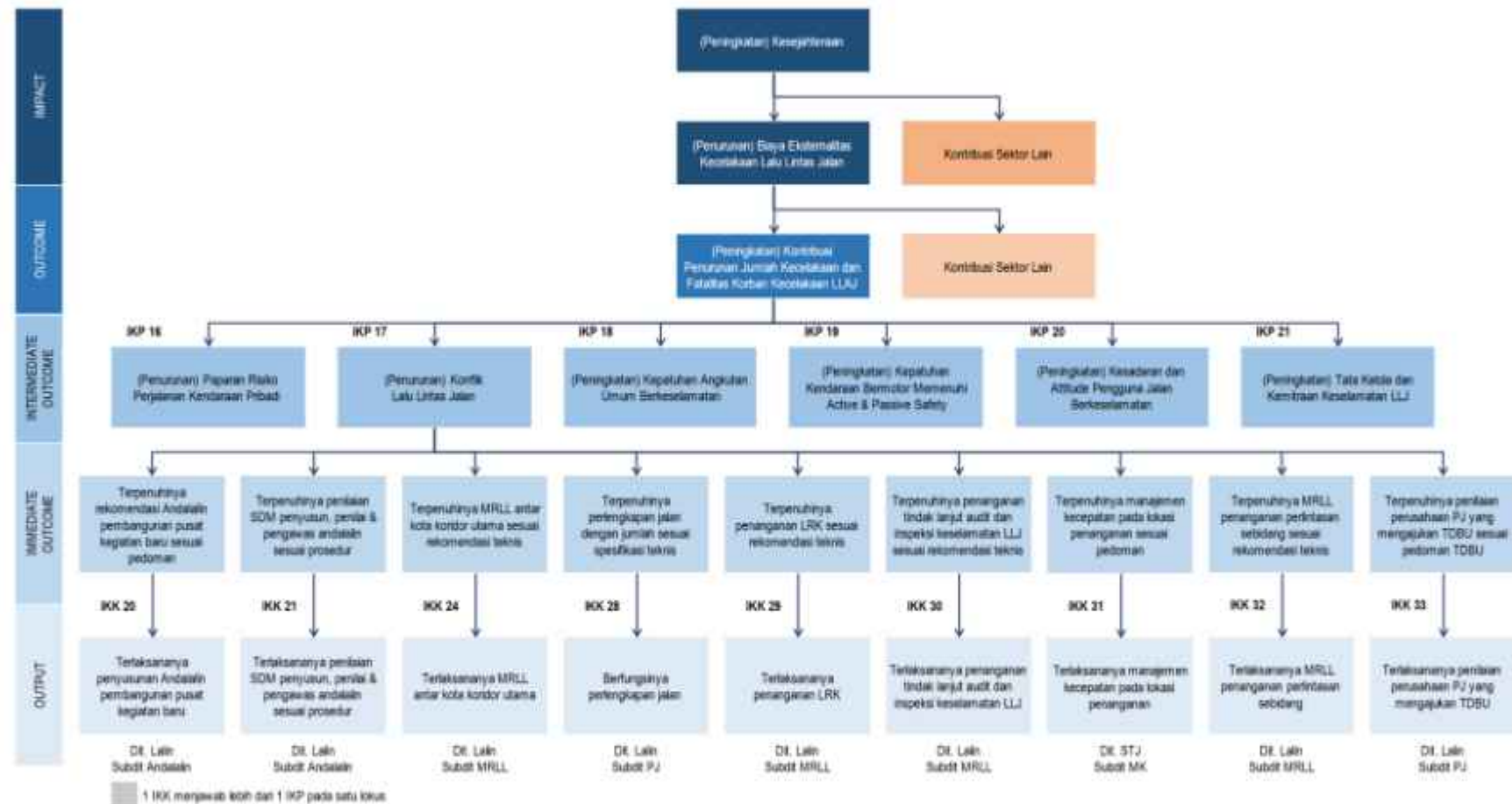
Gambar 16. Cascading Indikator Angkutan Perintis Orang dan Barang



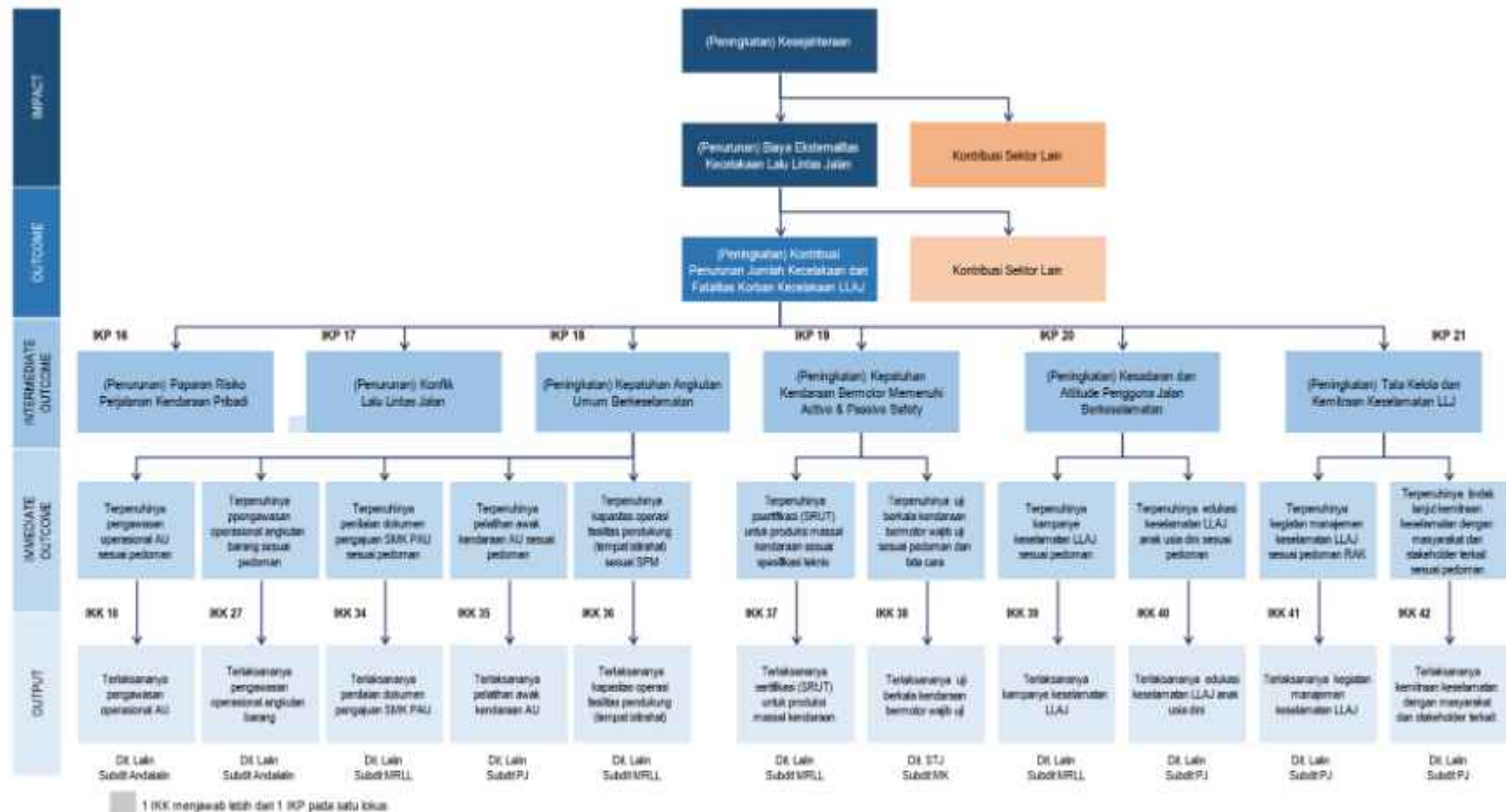
Gambar 17. Cascading Indikator Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan



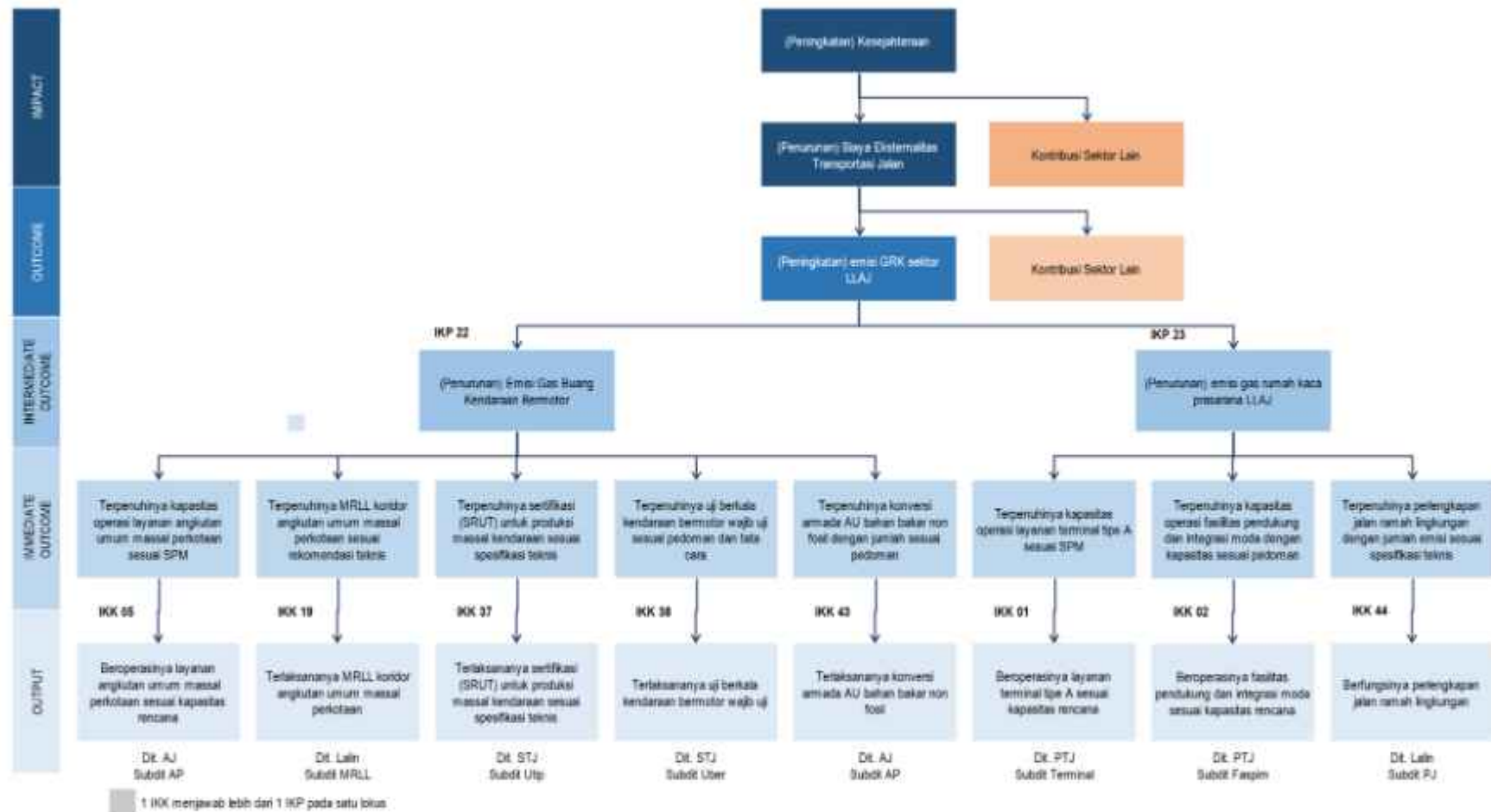
Gambar 18. Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (1)



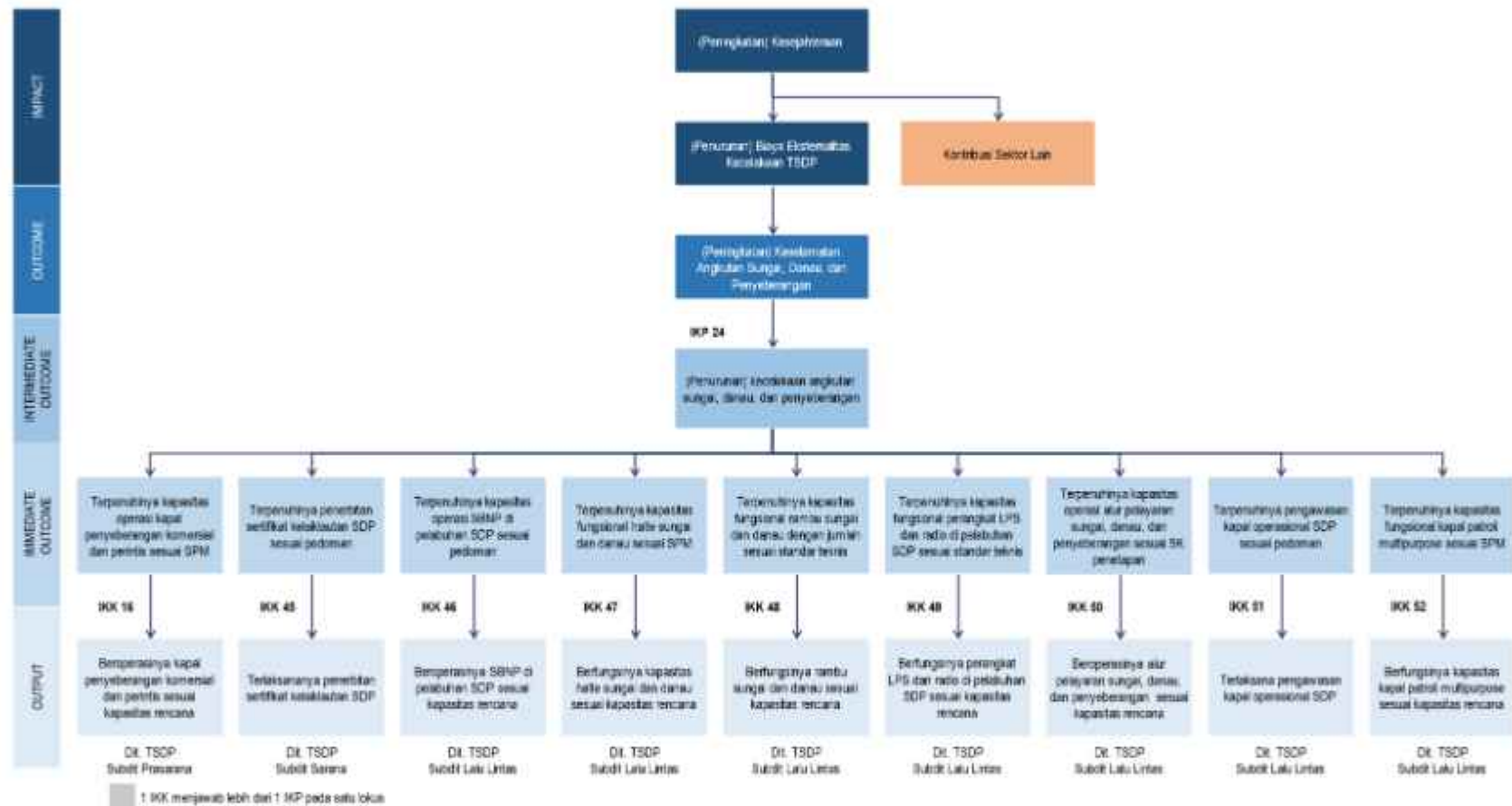
Gambar 19. Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (2)



Gambar 20. Cascading Indikator Keselamatan Lalu Lintas Jalan (3)



Gambar 21. Cascading Indikator Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan



Gambar 22. Cascading Indikator Keselamatan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

3.3 Kerangka Regulasi

Secara umum, kerangka regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengacu terhadap Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat serta fungsi melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, evaluasi dan pelaporan, pelaksanaan administrasi, dan pelaksanaan fungsi lain di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat.

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: UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, UU No. 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, UU No 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, UU 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, UU No. 20 Tahun 2023 tentang Aparatur Sipil Negara, UU No 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, UU No. 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, UU No 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, UU No 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, dan lain sebagainya.

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

- a. 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;
- b. Penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana sistem lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan mengacu pada UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayanan dan peraturan pelaksanaannya;

- c. 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:

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

Namun demikian, sampai saat ini masih terjadi defisit penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di kawasan perkotaan maupun 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 UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tidak menempatkan transportasi sebagai bagian dari urusan wajib yang terkait dengan pelayanan dasar.

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

- b. Pengaturan terkait regulasi pembagian wewenang dalam penanganan permasalahan di 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.

- c. 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.

- d. 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.

- e. 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.
- f. 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.
- g. 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:

- 1. 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).

2. 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.

3. Sarana 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.

4. Prasarana Transportasi Jalan

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

5. Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan

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

3.4 Kerangka Kelembagaan

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai 6 (enam) unit kerja Eselon II yaitu Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Lalu Lintas Jalan, Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Direktorat Sarana Transportasi Jalan, dan Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan.

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



Gambar 23. Struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Sumber : PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), BPTD merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat dipimpin oleh Kepala. BPTD diklasifikasikan ke dalam 3 (tiga) kelas yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II, dan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas III.

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

1. BPTD Kelas II Aceh
2. BPTD Kelas II Sumut
3. BPTD Kelas II Sumbar
4. BPTD Kelas II Riau
5. BPTD Kelas II Kepri
6. BPTD Kelas II Jambi
7. BPTD Kelas III Bengkulu
8. BPTD Kelas II Lampung
9. BPTD Kelas II Sumsel
10. BPTD Kelas III Babel
11. BPTD Kelas II Banten
12. BPTD Kelas II Jabar
13. BPTD Kelas II Jateng

14. BPTD Kelas III DIY
15. BPTD Kelas II Jatim
16. BPTD Kelas II Bali
17. BPTD Kelas II NTB
18. BPTD Kelas II NTT
19. BPTD Kelas II Kalbar
20. BPTD Kelas II Kalsel
21. BPTD Kelas II Kalteng 2
22. BPTD Kelas II Kaltim
23. BPTD Kelas III Kaltara
24. BPTD Kelas II Sultra
25. BPTD Kelas II Sulsel
26. BPTD Kelas III Sulbar
27. BPTD Kelas II Sulteng
28. BPTD Kelas II Gorontalo
29. BPTD Kelas II Sulut
30. BPTD Kelas II Maluku
31. BPTD Kelas II Maluku Utara
32. BPTD Kelas II Papua
33. BPTD Kelas II Papua 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.

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

Sejalan dengan arahan Indonesia Emas 2045 dan RPJMN 2025-2029 terkait tata kelola kelembagaan yang andal untuk menjaga pertumbuhan pelayanan dasar yang berkualitas, transformasi tata kelola difokuskan pada perbaikan

kelembagaan yang tepat fungsi dan kolaboratif, penyempurnaan fondasi penataan regulasi, pembentukan dan penguatan lembaga tunggal pengelola regulasi, peningkatan kualitas ASN berbasis merit, kebijakan pembangunan berbasis bukti, penerapan manajemen resiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi, serta penguatan kapasitas masyarakat sipil.

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

a. **Pembentukan Kelembagaan Penyelenggaraan Transportasi Perkotaan**

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

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

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

b. **Penguatan Kelembagaan Pengelola Pendanaan Alternatif Non-APBN**

Kebutuhan pendanaan untuk penyelenggaraan sektor transportasi ke depan akan bertumpu kepada peran swasta. Dimana sesuai dengan dokumen RPJPN 2025-2045 diperkirakan sekitar 60-70% dana untuk pembangunan nasional diharapkan berasal dari luar APBN.

Diperlukan kelembagaan yang lebih kuat untuk mengkoordinasikan penerapan berbagai skema pendanaan alternatif non APBN untuk mendukung pembangunan sektor transportasi melalui PHLN, KPBU, dan bentuk-bentuk kerjasama lainnya. Kelembagaan pengelola pendanaan alternatif non-APBN ini juga akan membantu mengatasi

permasalahan anggaran khususnya dalam penyelenggaraan sub sektor perhubungan darat.

c. Penguatan Kelembagaan BPTD dan UPT Perhubungan Darat

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

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

d. Transformasi Organisasi Dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

Kompleksitas struktur organisasi Direktorat Jenderal Darat ini membutuhkan penanganan struktur organisasi yang lebih efektif dan efisien serta perlu adanya pembagian tugas dan fungsi strategis, taktis dan teknis ke unit kerja mandiri di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Sehubungan dengan terbentuknya Balai Pengelola Transportasi Darat dan pemekaran beberapa Balai menjadi 2 Unit Kerja Mandiri menjadi hal yang penting untuk dilakukan penguatan Susunan Organisasi dan tata Kelola Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

BAB 4

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

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

Target kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Program (IKP) dari setiap Sasaran Program (SP). Pada cascading indikator, Indikator Kinerja Program (IKP) dinyatakan sebagai indikator Intermediate Outcome atau INO. Adapun target kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 disajikan pada **Tabel 18**. Uraian penetapan target kinerja disajikan pada **Lampiran 1**.

Tabel 18. Target Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

PROGRAM/KEGIATAN/SASARAN PROGRAM/ SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	Target Tahun	
		2025	2029
IKP 01 Peningkatan coverage area jaringan transportasi perkotaan yang <i>door-to-door</i> dan <i>seamless</i> pada kawasan perkotaan	%	-	100
IKP 02 Peningkatan konektivitas jaringan trayek untuk mendukung pergerakan orang antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	%	20	100
IKP 03 Peningkatan konektivitas lintas angkutan barang khusus untuk mendukung pergerakan barang dengan terminal angkutan barang	%	-	100
IKP 04 Peningkatan konektivitas jaringan trayek angkutan jalan perintis untuk membuka akses wilayah DTPK dengan terminal atau pusat kegiatan terdekat	%	-	100
IKP 05 Peningkatan konektivitas jaringan lintas SDP komersial dan perintis beroperasi untuk pergerakan orang dan kendaraan dengan pelabuhan SDP	%	24	100
IKP 06 Peningkatan jumlah pengguna angkutan perkotaan sebagai moda prioritas	%	7	100
IKP 07 Penurunan jarak perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan	%	19	100
IKP 08 Peningkatan jumlah pengguna angkutan antar kota	%	20	100
IKP 09 Peningkatan kelancaran perjalanan angkutan antar kota	%	20	100
IKP 10 Peningkatan okupansi angkutan barang berbasis jalan	%	-	100
IKP 11 Peningkatan kesesuaian waktu tempuh perjalanan angkutan barang	%	20	100
IKP 12 Peningkatan kepatuhan pengangkutan barang khusus berbahaya	%	89	100
IKP 13 Peningkatan kepatuhan perjalanan angkutan barang khusus berbahaya jalan	%	89	100
IKP 14 Peningkatan layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK	%	100	100
IKP 15 Peningkatan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial dan perintis	%	47	100
IKP 16 Penurunan paparan risiko perjalanan kendaraan pribadi	%	19	100
IKP 17 Pengurangan konflik lalu lintas jalan	%	-	100
IKP 18 Peningkatan kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan	%	-	100
IKP 19 Peningkatan kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	%	19	100
IKP 20 Peningkatan kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan	%	-	100
IKP 21 Peningkatan tata kelola dan kemitraan keselamatan LLJ	%	20	100

PROGRAM/KEGIATAN/SASARAN PROGRAM/ SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	Target Tahun	
			2025	2029
IKP 22	Penurunan emisi gas buang kendaraan bermotor	%	-	100
IKP 23	Penurunan emisi gas rumah kaca LLAJ	%	-	100
IKP 24	Peningkatan Keselamatan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	%	100	100
IKP 25	Peningkatan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	%	-	100
IKPp1	Indeks Kualitas Kebijakan di bidang transportasi darat	%	80	91
IKPp2	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	%	86	88
IKPp3	Indeks RB Kementerian Perhubungan	%	81	83

Catatan: Huruf Tebal adalah Indikator Dukungan Manajemen yang diturunkan langsung dari Indikator Kinerja Sasaran Strategis Penunjang (IKSSp) Kementerian Perhubungan

4.2 Kerangka Pendanaan

Pembiayaan adalah total dana/uang yang digunakan untuk membiayai penyediaan infrastruktur. Pembiayaan merupakan total investasi berupa penjumlahan Capex (Capital Expenditure) dan Opex (Operating Expenditure) yang dibiayai debt dan equity dengan DER (Debt Equity Ratio) tertentu. Sementara itu, pendanaan adalah dana/uang yang digunakan untuk mengembalikan investasi penyediaan infrastruktur. Pendanaan diperoleh dari tarif pengguna layanan maupun sumber-sumber lainnya.

Pembiayaan sektor Transportasi secara garis besar dibagi menjadi 3 skema yaitu APBN, Penugasan BUMN, dan KPBU. Skema-skema ini ditentukan berdasarkan kelayakan proyek baik dari sisi ekonomi maupun sisi finansial. Pembagian skema pembiayaan berdasarkan kelayakan proyeknya adalah sebagai berikut.

- Tidak Layak secara Ekonomi dan Tidak Layak Secara Finansial menggunakan Skema Pembiayaan APBN.
- Layak secara Ekonomi dan Tidak Layak secara Finansial menggunakan Skema Pembiayaan Penugasan BUMN.
- Layak secara Ekonomi dan Layak secara Finansial menggunakan Skema Pembiayaan pembiayaan non APBN bidang transportasi (creative financing) atau dalam hal ini .

Kerangka pembiayaan sektor transportasi disajikan pada **Gambar 24**.



Gambar 24. Kerangka Pembiayaan Sektor Transportasi Tahun 2025-2029

Kerangka pendanaan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 menggunakan 4 (empat) skenario, sebagaimana disajikan pada **Tabel 19**. Skenario pendanaan disusun berbasis pertumbuhan ekonomi nasional. Skenario *business as usual* disusun berdasarkan trend kebutuhan anggaran selama ini. Sementara itu, skenario pesimis, moderat, dan optimis berdasarkan kebutuhan pencapaian pertumbuhan ekonomi pada Tahap 1

2025-2029 RPJPN, termasuk untuk memenuhi target *stock infrastruktur* dari 46% (baseline) menjadi 62% (Tahun 2045). Kerangka pendanaan menggunakan dua 2 sumber pendanaan, yaitu: APBN dan Non-APBN.

Tabel 19. Kerangka Pendanaan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Skenario	Pertumbuhan Ekonomi Nasional	Kebutuhan APBN (Trilyun Rp)		Pendanaan Non-APBN (Trilyun Rp)
		per tahun	2025-2029	
<i>Business As Usual (Historical trend)</i>	5,19%	41,80 – 51,18	231,87	KPBU = 165,62 Swasta Murni = 264,99
Pesimis (Skenario Minimum RPJPN Tahap 1 2025-2029)	5,6%	60,44 – 75,16	338,01	KPBU = 241,43 Swasta Murni = 386,29
Moderat (Skenario Optimum RPJPN Tahap 1 2025-2029)	6,1%	65,83 – 84,43	371,88	KPBU = 265,63 Swasta Murni = 425,01
Optimis (Arahan Presiden 2025-2029)	8,0%	86,35 – 117,47	506,56	KPBU = 361,83 Swasta Murni = 578,92

Sumber: Kajian Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029

Sementara itu, program infrastruktur konektivitas pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 terdiri dari:

- Kegiatan infrastruktur transportasi darat;
- Kegiatan pelayanan transportasi darat; dan
- Kegiatan keselamatan, keamanan, dan lingkungan transportasi darat.

Rincian indikasi kebutuhan anggaran untuk program infrastruktur konektivitas pada Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 sebagaimana disajikan pada **Tabel 20**. Indikasi total anggaran untuk program infrastruktur konektivitas selama periode 2025-2029 adalah 31,35 trilyun rupiah.

Tabel 20. Indikasi Anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 (Juta Rp)

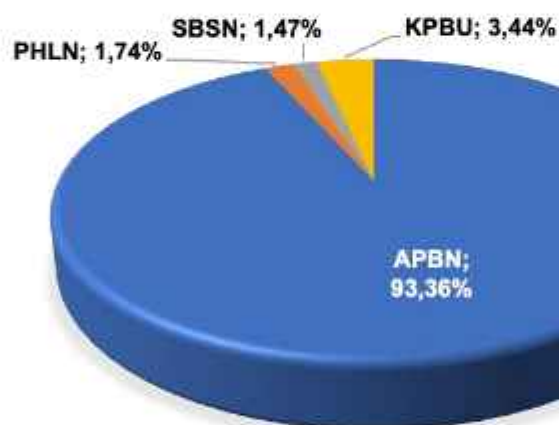
Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Indikasi Anggaran (Juta Rp)					
	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Infrastruktur	408.890	424.408	793.701	636.945	699.157	2.963.100
Pelayanan	2.300.732	2.616.486	3.308.719	3.205.691	3.881.844	15.313.472
Keselamatan, Keamanan, dan Lingkungan	2.118.685	2.433.523	2.609.859	2.828.865	3.085.620	13.076.552
Program Infrastruktur Konektivitas	4.828.307	5.474.416	6.712.278	6.671.501	7.666.621	31.353.123

Indikasi pendanaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 untuk program infrastruktur konektivitas yang disajikan pada **Tabel 21** terdiri dari 29,27 triliun rupiah dari APBN, 544 milyar rupiah dari PHLN, 460 milyar rupiah dari SBSN, dan 1,08 triliun rupiah dari KPBU.

Tabel 21. Indikasi Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

Kegiatan	Indikasi Pendanaan (Juta Rp)				
	APBN	PHLN	SBSN	KPBU	Total
Infrastruktur Transportasi Darat	2.679.534	37.229	70.469	175.868	2.963.100
Pelayanan Transportasi Darat	14.271.301	376.642	180.886	484.643	15.313.472
Keselamatan, Keamanan, dan Lingkungan Transportasi Darat	12.320.095	130.305	208.669	417.483	13.076.552
Program Infrastruktur Konektivitas	29.270.930	544.176	460.024	1.077.994	31.353.123

Indikasi pendanaan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 yang disajikan pada **Gambar 25** terdiri dari APBN 93,36%, PHLN 1,74%, SBSN 1,47%, dan KPBU 3,44%.



Gambar 25. Indikasi Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

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

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

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

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

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029, yaitu: **Transportasi Darat Maju Menuju Indonesia Emas 2045**.

5.2 Mekanisme Evaluasi

Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan jangka menengah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk periode 2025-2029. PP No. 39 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan menjelaskan pengertian evaluasi adalah serangkaian kegiatan membandingkan realisasi masukan (input), keluaran (output), dan hasil (outcome) terhadap rencana dan standar. Evaluasi pelaksanaan rencana strategis dilakukan terhadap pelaksanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 untuk menilai efisiensi, efektivitas, manfaat, dampak, dan keberlanjutan dari suatu program.

Permen PPN/Kepala Beppenas No. 1/2023 tentang Tata Cara Pemantauan, Pengendalian, dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan mengatur bahwa evaluasi pelaksanaan rencana pembangunan jangka menengah terdiri atas evaluasi saat pelaksanaan renstra dan evaluasi akhir renstra.

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

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

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

Pengukuran kinerja pada renstra ini masih menggunakan pendekatan kontribusi pengaruh indikator terhadap indikator di atasnya. Pengukuran kinerja ini memiliki kendala untuk mengetahui besar kontribusi dari masing-masing indikator, khususnya untuk indikator outcome. Indikator

outcome dihasilkan dari kontribusi lebih dari satu intermediate outcome. Dokumen renstra ini mengusulkan perhitungan kontribusi masing-masing intermediate outcome untuk meningkatkan manfaat outcome dengan pendekatan analisis multivariate. Perhitungan kontribusi masing-masing intermediate outcome terhadap outcome dilakukan pada akhir tahun ke-5 berdasarkan tren data intermediate outcome tahun ke-3 sampai dengan tahun ke-5.

Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 disusun dengan mengacu pada Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan sebagaimana diatur pada Permenhub No. PM 17 Tahun 2022. 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

Tabel 22. Kinerja dan Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN			SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
					2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat															
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS										4.828.307	5.474.416	6.712.278	6.671.501	7.666.621	
SP 01	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat														
IKP 01	Peningkatan coverage area transportasi perkotaan yang door-to-door dan seamless pada kawasan perkotaan	%	-	-	45	100	100	100							
IKP 02	Peningkatan konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi	%	-	20	40	60	100	100							
IKP 03	Peningkatan konektivitas lintas angkutan barang khusus dengan terminal angkutan barang	%	-	-	-	34	67	100							
IKP 04	Peningkatan konektivitas jaringan trayek angkutan jalan perintis untuk membuka akses wilayah DTPK dengan terminal atau pusat kegiatan terdekat	%	-	100	100	100	100	100							
IKP 05	Peningkatan konektivitas jaringan lintas SDP komersial dan perintis beroperasi dengan pelabuhan SDP	%	-	24	45	66	88	100							
SP 02	Meningkatnya Layanan Transportasi Darat														
IKP 06	Peningkatan jumlah pengguna angkutan perkotaan sebagai moda prioritas	%	-	7	46	94	98	100							
IKP 07	Penurunan jarak perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan	%	-	19	38	59	79	100							
IKP 08	Peningkatan jumlah pengguna angkutan antar kota	%	-	20	40	60	80	100							
IKP 09	Peningkatan kelancaran perjalanan angkutan antar kota	%	-	20	40	60	80	100							
IKP 10	Peningkatan okupansi angkutan barang berbasis jalan	%	-	-	-	95	98	100							
IKP 11	Peningkatan kesesuaian waktu tempuh perjalanan angkutan barang	%	-	20	40	60	80	100							
IKP 12	Peningkatan kepatuhan pengangkutan barang khusus berbahaya	%	-	89	89	95	95	100							
IKP 13	Peningkatan kepatuhan perjalanan angkutan barang khusus berbahaya jalan	%	-	89	89	95	95	100							

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKP 14	Peningkatan angkutan perintis melayani wilayah DTPK	%	-	100	100	100	100	100						
IKP 15	Peningkatan jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial dan perintis	%	-	47	60	74	86	100						
SP 03	Meningkatnya Kinerja Keselamatan Transportasi Darat													
IKP 16	Penurunan paparan risiko perjalanan kendaraan pribadi	%	-	19	38	59	79	100						
IKP 17	Pengurangan konflik lalu lintas jalan	%	-	-	27	52	76	100						
IKP 18	Peningkatan kepatuhan angkutan umum berkeselamatan	%	-	-	19	42	68	100						
IKP 19	Peningkatan kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety	%	-	90	96	95	97	100						
IKP 20	Peningkatan kesadaran dan attitude pengguna jalan berkeselamatan	%	-	-	-	30	65	100						
IKP 21	Peningkatan tata kelola dan kemitraan keselamatan LLJ	%	-	-	20	43	70	100						
IKP 22	Penurunan emisi gas buang kendaraan bermotor	%	-	-	20	40	60	100						
IKP 23	Penurunan emisi gas rumah kaca LLAJ	%	-	-	20	40	60	100						
IKP 24	Peningkatan Keselamatan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	%	-	100	100	100	100	100						
IKP 25	Peningkatan Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	%	-	-	20	40	60	100						
Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat														
Kegiatan Infrastruktur Transportasi Darat									408.890	424.408	793.701	636.945	699.157	
SK 01	Meningkatnya coverage area transportasi perkotaan yang door-to-door dan seamless pada kawasan perkotaan													
IKK 01	Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM / kapasitas operasi layanan terminal tipe A	%	-	15	25	34	43	51	324.820	372.218	668.153	535.780	590.993	
IKK 02	Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM / kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda	%	-	-	-	-	24	46	17.120	9.920	86.190	78.640	85.020	
IKK 03	Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU / jumlah dokumen penyiapan KPBU	%	-	100	100	100	100	100	33.250	20.000	18.100	7.700	8.075	
IKK 04	Jumlah tindak lanjut kerjasama perusahaan prasarana LLA/ sesuai pedoman / jumlah kerjasama perusahaan prasarana LLAJ	%	-	-	-	93	93	91	30.400	19.200	19.488	13.055	13.299	

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 05 Kapasitas operasi layanan angkutan umum massal perkotaan sesuai SPM/Kapasitas operasi layanan angkutan umum massal perkotaan	%	-	9	20	25	39	49	511.630	468.650	547.410	526.050	514.800	
IKK 06 Kapasitas operasi layanan angkutan antar moda KEK, KSN dan KI sesuai SPM / kapasitas operasi layanan antar moda KEK, KSN, dan KI	%	-	8	17	34	41	50	7.160	31.980	37.960	44.200	40.840	
SK 02 Meningkatnya konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi													
IKK 01 Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM / kapasitas operasi layanan terminal tipe A	%	-	15	25	34	43	51	324.820	372.218	668.153	535.780	590.993	
IKK 02 Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM / kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda	%	-	-	-	-	24	46	17.120	9.920	86.190	78.640	85.020	
IKK 03 Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU / Jumlah dokumen penyiapan KPBU	%	-	100	100	100	100	100	33.250	20.000	18.100	7.700	8.075	
IKK 04 Jumlah tindak lanjut kerjasama perusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman / jumlah kerjasama perusahaan prasarana LLAJ	%	-	-	-	93	93	91	30.400	19.200	19.488	13.055	13.299	
IKK 06 Kapasitas operasi layanan angkutan antar moda KEK, KSN dan KI sesuai SPM / kapasitas operasi layanan antar moda KEK, KSN, dan KI	%	-	8	17	34	41	50	7.160	31.980	37.960	44.200	40.840	
IKK 07 Kapasitas operasi layanan angkutan AKAP, ALBN, dan Pedesaan Lintas Provinsi sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan AKAP, ALBN, dan Pedesaan Lintas Provinsi	%	-	10	19	28	39	48	15.570	12.755	10.805	10.805	12.105	
SK 03 Meningkatnya konektivitas lintas angkutan barang khusus dengan terminal angkutan barang													
IKK 03 Jumlah dokumen penyiapan KPBU diterima oleh simpul KPBU / Jumlah dokumen penyiapan KPBU	%	-	100	100	100	100	100	33.250	20.000	18.100	7.700	8.075	
IKK 04 Jumlah tindak lanjut kerjasama perusahaan prasarana LLAJ sesuai pedoman / jumlah kerjasama perusahaan prasarana LLAJ	%	-	-	-	93	93	91	30.400	19.200	19.488	13.055	13.299	

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 08	Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM / kapasitas operasi layanan terminal barang	%	-	-	-	25	38	48	26.010	46.190	358.740	343.975	370.490	
IKK 09	Panjang lintas angkutan barang perkotaan beroperasi sesuai SK penetapan / panjang lintas angkutan barang perkotaan beroperasi	%	-	-	-	-	67	77	3.300	3.070	1.770	1.770	1.770	
IKK 10	Kapasitas operasi layanan angkutan barang khusus tidak berbahaya sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan barang khusus tidak berbahaya	%	-	10	20	32	40	50	24.750	20.370	17.220	17.220	17.220	
IKK 11	Kapasitas operasi integrasi moda angkutan barang dengan moda angkutan lain sesuai SPM / kapasitas operasi integrasi moda angkutan barang dengan moda angkutan lain	%	-	10	19	28	38	50	8.250	34.910	27.770	27.770	27.770	
SK 04	Meningkatnya konektivitas jaringan trayek angkutan jalan perintis untuk membuka akses wilayah DTPK dengan terminal atau pusat kegiatan terdekat													
IKK 13	Kapasitas operasi layanan angkutan jalan perintis sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan jalan perintis	%	-	10	20	29	38	49	181.550	193.900	191.450	194.200	195.850	
IKK 14	Kapasitas operasi layanan angkutan barang perintis sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan barang perintis	%	-	10	20	31	41	51	56.070	76.680	72.230	79.450	83.010	
SK 05	Meningkatnya konektivitas jaringan lintas SDP komersial dan perintis beroperasi untuk pergerakan orang dan kendaraan dengan pelabuhan SDP													
IKK 15	Kapasitas operasi layanan pelabuhan SDP sesuai SPM / kapasitas operasi layanan pelabuhan SDP	%	-	10	20	30	40	50	134.100	211.850	312.950	341.550	406.600	
IKK 16	Kapasitas operasi layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis	%	-	10	20	30	40	50	670.750	663.400	661.200	670.400	1.235.100	
Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat									2.300.732	2.616.486	3.308.719	3.205.691	3.881.844	
SK 06	Meningkatnya jumlah pengguna angkutan perkotaan sebagai moda prioritas													
IKK 01	Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM / kapasitas operasi layanan terminal tipe A	%	-	15	25	34	43	51	324.820	372.218	668.153	535.780	590.993	

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 02 Kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai pedoman / kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda	%	-	-	-	-	24	46	17.120	9.920	86.190	78.640	85.020	
IKK 05 Kapasitas operasi layanan angkutan umum massal perkotaan sesuai SPM/Kapasitas operasi layanan angkutan umum massal perkotaan	%	-	9	20	25	39	49	511.630	468.650	547.410	526.050	514.800	
IKK 06 Kapasitas operasi layanan angkutan antar moda KEK, KSN dan KI sesuai SPM / kapasitas operasi layanan antar moda KEK, KSN, dan KI	%	-	8	17	34	41	50	23.910	26.794	45.350	51.910	42.196	
IKK 17 Kapasitas operasi layanan event khusus sesuai SPM sesuai SPM / kapasitas operasi layanan event khusus	%	-	10	20	30	40	50	3.700	2.460	2.460	2.460	2.460	
IKK 18 Jumlah kendaraan AU yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan AU yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	49	17.000	9.500	9.000	9.000	10.200	
IKK 19 Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLL sesuai rekomendasi teknis / Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLL	%	-	10	19	29	40	50	208.720	238.840	290.020	85.300	85.700	
SK 07 Menurunnya jarak perjalanan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan													
IKK 19 Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLL sesuai rekomendasi teknis / Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLL	%	-	10	19	29	40	50	208.720	238.840	290.020	85.300	85.700	
IKK 20 Jumlah pengawasan pemenuhan rekomendasi Andalalin pada pembangunan pusat kegiatan baru sesuai pedoman / jumlah penyusunan Andalalin yang dikeluarkan pada pembangunan pusat kegiatan baru	%	-	10	19	30	39	50	43.910	39.660	39.160	39.160	39.760	
IKK 21 Jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas Andalalin yang dinilai sesuai prosedur / jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas Andalalin yang dinilai	%	-	100	100	100	100	100	6.180	4.680	4.680	4.680	4.880	
SK 08 Meningkatnya jumlah pengguna angkutan antar kota													
IKK 01 Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM / kapasitas operasi layanan terminal tipe A	%	-	15	25	34	43	51	324.820	372.218	668.153	535.780	590.993	

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 02 Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM / kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda	%	-	-	-	-	24	46						
IKK 06 Kapasitas operasi layanan angkutan antar moda KEK, KSN dan KI sesuai SPM / kapasitas operasi layanan antar moda KEK, KSN, dan KI	%	-	8	17	34	41	50	23.910	26.794	45.350	51.910	42.196	
IKK 07 Kapasitas operasi layanan angkutan AKAP, ALBN, dan Pedesaan Lintas Provinsi sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan AKAP, ALBN, dan Pedesaan Lintas Provinsi	%	-	10	19	28	39	48	15.570	12.755	10.805	10.805	12.105	
IKK 17 Kapasitas operasi layanan event khusus sesuai SPM sesuai SPM / kapasitas operasi layanan event khusus	%	-	10	20	30	40	50	3.700	2.460	2.460	2.460	2.460	
IKK 18 Jumlah kendaraan AU yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan AU yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	49	17.000	9.500	9.000	9.000	10.200	
IKK 22 Kapasitas operasi layanan angkutan lebaran dan nataru sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan lebaran dan nataru	%	-	10	19	30	42	50	66.611	109.318	152.275	195.232	238.189	
IKK 23 Kapasitas operasi angkutan antar kota tidak dalam trayek sesuai SPM / kapasitas operasi angkutan antar kota tidak dalam trayek	%	-	100	100	100	100	100	8.250	4.500	4.500	4.500	4.500	
SK 09 Meningkatnya kelancaran perjalanan angkutan antar kota													
IKK 20 Jumlah pengawasan pemenuhan rekomendasi Andalalin pada pembangunan pusat kegiatan baru sesuai pedoman / jumlah penyusunan Andalalin yang dikeluarkan pada pembangunan pusat kegiatan baru	%	-	10	19	30	39	50	43.910	39.660	39.160	39.160	39.760	
IKK 21 Jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas andalalin yang dinilai sesuai prosedur / jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas andalalin yang dinilai	%	-	100	100	100	100	100	6.180	4.680	4.680	4.680	4.880	
IKK 24 Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota sesuai rekomendasi teknis / panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota	%	-	45	58	82	90	98	8.318	15.795	16.848	15.795	10.730	
IKK 25 Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL event khusus sesuai	%	-	100	100	100	100	100	3.533	1.533	1.533	1.533	1.933	

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	rekomendasi teknis / Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL event khusus													
SK 10	Meningkatnya okupansi angkutan barang berbasis jalan													
IKK 08	Kapasitas operasi layanan terminal barang sesuai SPM / kapasitas operasi layanan terminal barang	%	-	-	-	25	38	48	26.010	46.190	358.740	343.975	370.490	
IKK 10	Kapasitas operasi layanan angkutan barang khusus tidak berbahaya sesuai SPM / Kapasitas operasi layanan angkutan barang khusus tidak berbahaya	%	-	10	20	32	40	50	24.750	20.370	17.220	17.220	17.220	
IKK 11	Kapasitas operasi integrasi moda angkutan barang dengan moda angkutan lain sesuai SPM / kapasitas operasi integrasi moda angkutan barang dengan moda angkutan lain	%	-	10	19	28	38	50	8.250	34.910	27.770	27.770	27.770	
IKK 26	Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM / kapasitas layanan penimbangan UPPKB	%	-	25	30	35	40	45	349.010	488.542	595.958	637.541	633.191	
IKK 27	Jumlah kendaraan barang yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan barang yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	50	60.600	54.600	54.600	54.600	55.600	
SK 11	Meningkatnya kesesuaian waktu tempuh perjalanan angkutan barang													
IKK 20	Jumlah pengawasan pemenuhan rekomendasi Andalalin pada pembangunan pusat kegiatan baru sesuai pedoman / jumlah penyusunan Andalalin yang dikeluarkan pada pembangunan pusat kegiatan baru	%	-	10	19	30	39	50	43.910	39.660	39.160	39.160	39.760	
IKK 21	Jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas Andalalin yang dinilai sesuai prosedur / jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas Andalalin yang dinilai	%	-	100	100	100	100	100	6.180	4.680	4.680	4.680	4.880	
IKK 24	Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota sesuai rekomendasi teknis / panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota	%	-	45	58	82	90	98	8.318	15.795	16.848	15.795	10.730	
IKK 27	Jumlah kendaraan barang yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan barang yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	50	60.600	54.600	54.600	54.600	55.600	

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
Kegiatan Keselamatan, Keamanan, dan Lingkungan Transportasi Darat									2.118.685	2.433.523	2.609.859	2.828.865	3.085.620	
SK 12	Meningkatnya kepatuhan pengangkutan barang khusus berbahaya													
IKK 12	Kapasitas operasi layanan angkutan barang khusus berbahaya sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan barang khusus berbahaya	%	-	10	20	32	40	50	20.750	13.300	28.600	25.860	31.050	
SK 13	Meningkatnya kepatuhan perjalanan angkutan barang khusus berbahaya													
IKK 12	Kapasitas operasi layanan angkutan barang khusus berbahaya sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan barang khusus berbahaya	%	-	10	20	32	40	50	20.750	13.300	28.600	25.860	31.050	
IKK 20	Jumlah pengawasan pemenuhan rekomendasi Andalalin pada pembangunan pusat kegiatan baru sesuai pedoman / jumlah penyusunan Andalalin yang dikeluarkan pada pembangunan pusat kegiatan baru	%	-	10	19	30	39	50	43.910	39.660	39.160	39.160	39.760	
IKK 21	Jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas Andalalin yang dinilai sesuai prosedur / jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas Andalalin yang dinilai	%	-	100	100	100	100	100	6.180	4.680	4.680	4.680	4.880	
IKK 24	Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota sesuai rekomendasi teknis / panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL antar kota	%	-	45	58	82	90	98	8.318	15.795	16.848	15.795	10.730	
IKK 27	Jumlah kendaraan barang yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan barang yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	50	60.600	54.600	54.600	54.600	55.600	
SK 14	Meningkatnya layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK													
IKK 13	Kapasitas operasi layanan angkutan jalan perintis sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan jalan perintis	%	-	10	20	29	38	49	181.550	193.900	191.450	194.200	195.850	
IKK 14	Kapasitas operasi layanan angkutan barang perintis sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan barang perintis	%	-	10	20	31	41	51	56.070	76.680	72.230	79.450	83.010	

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 18	Jumlah kendaraan AU yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan AU yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	49	17.000	9.500	9.000	9.000	10.200	
IKK 27	Jumlah kendaraan barang yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan barang yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	50	60.600	54.600	54.600	54.600	55.600	
SK 15	Meningkatnya jumlah kendaraan yang diangkut dengan angkutan penyeberangan komersial													
IKK 15	Kapasitas operasi layanan pelabuhan SDP sesuai SPM / kapasitas operasi layanan pelabuhan SDP	%	-	10	20	30	40	50	134.100	211.850	312.950	341.550	406.600	
IKK 16	Kapasitas operasi layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis	%	-	10	20	30	40	50	670.750	663.400	661.200	670.400	1.235.100	
SK 16	Menurunnya paparan risiko perjalanan kendaraan pribadi													
IKK 05	Kapasitas operasi layanan angkutan umum massal perkotaan sesuai SPM/Kapasitas operasi layanan angkutan umum massal perkotaan	%	-	9	20	25	39	49	511.630	468.650	547.410	526.050	514.800	
IKK 06	Kapasitas operasi layanan angkutan antar moda KEK, KSN dan KI sesuai SPM / kapasitas operasi layanan antar moda KEK, KSN, dan KI	%	-	8	17	34	41	50	23.910	26.794	45.350	51.910	42.196	
IKK 07	Kapasitas operasi layanan angkutan AKAP, ALBN, dan Pedesaan Lintas Provinsi sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan AKAP, ALBN, dan Pedesaan Lintas Provinsi	%	-	10	19	28	39	48	15.570	12.755	10.805	10.805	12.105	
IKK 19	Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLL sesuai pedoman teknis / Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLL	%	-	10	19	29	40	50	208.720	238.840	290.020	85.300	85.700	
IKK 22	Kapasitas operasi layanan angkutan lebaran dan nataru sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan lebaran dan nataru	%	-	10	19	30	42	50	66.611	109.318	152.275	195.232	238.189	
IKK 25	Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL event khusus sesuai rekomendasi teknis / Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLL event khusus	%	-	100	100	100	100	100	3.533	1.533	1.533	1.533	1.933	
SK 17	Menurunnya konflik lalu lintas jalan													

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 20	Jumlah pengawasan pemenuhan rekomendasi Andalalin pada pembangunan pusat kegiatan baru sesuai pedoman / jumlah penyusunan Andalalin yang dikeluarkan pada pembangunan pusat kegiatan baru	%	-	10	19	30	39	50	43.910	39.660	39.160	39.160	39.760	
IKK 21	Jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas Andalalin yang dinilai sesuai prosedur / jumlah SDM penyusun, penilai dan pengawas Andalalin yang dinilai	%	-	100	100	100	100	100	6.180	4.680	4.680	4.680	4.880	
IKK 24	Panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLI antar kota sesuai rekomendasi teknis / panjang koridor utama yang mendapat penanganan MRLI antar kota	%	-	45	58	82	90	98	8.318	15.795	16.848	15.795	10.730	
IKK 28	Jumlah unit atau panjang perlengkapan jalan sesuai spesifikasi teknis / jumlah unit atau panjang perlengkapan jalan	% rata-rata	-	79	84	89	94	100	571.931	523.253	523.253	523.253	524.091	
IKK 29	Jumlah lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman / jumlah lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan	%	-	47	56	69	75	88	217.640	213.240	217.640	220.440	232.040	
IKK 30	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan audit dan inspeksi sesuai pedoman / jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan audit dan inspeksi	%	-	50	60	68	74	87	11.900	9.900	9.900	9.900	10.300	
IKK 31	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman / jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan	%	-	43	54	59	74	87	34.220	36.240	46.950	54.630	72.400	
IKK 32	Jumlah perlintasan sebidang yang mendapatkan penanganan sesuai pedoman / jumlah perlintasan sebidang yang mendapatkan penanganan	%	-	50	58	70	74	88	5.260	3.820	4.380	4.660	5.140	
IKK 33	Jumlah penilaian perusahaan PJ yang mengajukan TDBU sesuai pedoman TDBU / jumlah penilaian perusahaan PJ yang mengajukan TDBU	%	-	46	55	64	73	83	14.930	11.580	11.580	11.580	11.780	
SK 18	Meningkatnya kepatuhan angkutan umum yang berkeselamatan													

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 18	Jumlah kendaraan AU yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan AU yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	49	17.000	9.500	9.000	9.000	10.200	
IKK 27	Jumlah kendaraan barang yang diperiksa sesuai pedoman / jumlah kendaraan barang yang diperiksa	%	-	10	20	30	40	50	60.600	54.600	54.600	54.600	55.600	
IKK 34	Jumlah penilaian sertifikasi SMK PAU sesuai pedoman / jumlah penilaian sertifikasi SMK PAU	%	-	9	19	28	38	50	13.880	14.710	12.010	13.960	15.910	
IKK 35	Jumlah awak kendaraan AU yang telah mendapatkan pelatihan sesuai pedoman / jumlah awak kendaraan AU yang telah mendapatkan pelatihan	%	-	10	20	30	40	50	84.750	140.972	209.194	277.416	346.438	
IKK 36	Kapasitas layanan operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat) sesuai SPM / kapasitas operasional fasilitas pendukung (tempat istirahat)	%	-	-	-	-	37	50	9.500	4.800	93.840	171.990	265.265	
SK 19	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety													
IKK 37	Jumlah sertifikat (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan lolos uji tipe sesuai spesifikasi teknis / jumlah sertifikat (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan lolos uji tipe	%	-	49	59	69	80	90	434.610	410.210	406.210	401.210	405.210	
IKK 38	Jumlah kendaraan wajib uji yang diuji berkala sesuai pedoman dan tata cara / jumlah kendaraan wajib uji yang diuji berkala	%	-	70	72	74	76	78	35.060	438.460	439.960	435.960	439.360	
SK 20	Meningkatnya kesadaran & attitude pengguna jalan berkeselamatan													
IKK 39	Jumlah audiens yang telah mendapatkan kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman / jumlah audiens yang telah mendapatkan kampanye keselamatan LLAJ	%	-	36	52	61	66	52	145.174	128.208	128.612	130.026	132.846	
IKK 40	Jumlah orang mendapatkan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini untuk anak.guru atau pendamping sesuai pedoman / Jumlah orang mendapatkan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini untuk anak.guru atau pendamping	%	-	50	60	70	80	90	24.940	17.000	19.590	22.680	29.660	

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
SK 21 Meningkatkan tata kelola dan kemitraan keselamatan LLJ													
IKK 41 Jumlah kegiatan manajemen keselamatan LLJ sesuai RAK / jumlah kegiatan manajemen keselamatan LLJ	%	-	-	74	76	76	80	4.400	5.080	5.080	5.080	5.280	
IKK 42 Jumlah tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan stakeholder terkait / jumlah kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan stakeholder terkait	%	-	100	100	100	100	100	7.360	4.120	6.180	10.300	14.820	
SK 22 Menurunnya emisi gas buang kendaraan bermotor LLAJ													
IKK 05 Kapasitas operasi layanan angkutan umum massal perkotaan sesuai SPM/Kapasitas operasi layanan angkutan umum massal perkotaan	%	-	9	20	25	39	49	511.630	468.650	547.410	526.050	514.800	
IKK 19 Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLL sesuai pedoman teknis / Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLL	%	-	10	19	29	40	50	208.720	238.840	290.020	85.300	85.700	
IKK 37 Jumlah sertifikat (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan lolos uji tipe sesuai spesifikasi teknis / Jumlah sertifikat (SRUT) yang dikeluarkan untuk produksi massal kendaraan lolos uji tipe	%	-	49	59	69	80	90	434.610	410.210	406.210	401.210	405.210	
IKK 38 Jumlah kendaraan wajib uji yang diuji berkala sesuai pedoman dan tata cara / jumlah kendaraan wajib uji yang diuji berkala	%	-	70	72	74	76	78	35.060	438.460	439.960	435.960	439.360	
IKK 43 Jumlah konversi armada angkutan umum bahan bakar non fosil sesuai pedoman / jumlah konversi armada angkutan umum bahan bakar non fosil	%	-	10	18	33	40	50	4.150	3.100	3.100	3.100	3.100	
SK 23 Menurunnya emisi gas rumah kaca LLAJ													
IKK 01 Kapasitas operasi layanan terminal tipe A sesuai SPM / kapasitas operasi layanan terminal tipe A	%	-	15	25	34	43	51						
IKK 02 Kapasitas operasi fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai SPM / kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda	%	-	-	-	-	24	46						

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 44 Jumlah emisi perlengkapan jalan ramah lingkungan sesuai spesifikasi teknis / jumlah emisi perlengkapan jalan ramah lingkungan	%	100	100	100	100	100	100	239.390	218.040	218.040	218.040	218.440	
SK 24 Meningkatnya Keselamatan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan													
IKK 16 Kapasitas operasi layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis	%	-	10	20	30	40	50						
IKK 45 Jumlah kapal pemenuhan penilaian sertifikat kelaiklautan SDP sesuai pedoman / jumlah kapal mengajukan sertifikat kelaiklautan SDP	%	-	-	-	-	-	-	20.300	16.450	11.900	28.000	28.000	
IKK 46 Jumlah SBNP di pelabuhan SDP sesuai ketentuan / jumlah SBNP di pelabuhan SDP	%	-	-	100	100	100	100	2.900	1.350	5.900	8.200	12.100	
IKK 47 Kapasitas operasional layanan halte sungai dan danau sesuai SPM / kapasitas operasional halte sungai dan danau	%	-	100	100	100	100	100	22.900	26.350	33.700	37.000	39.000	
IKK 48 Jumlah unit rambu sungai dan danau sesuai spesifikasi teknis / jumlah unit rambu sungai dan danau	%	-	100	100	100	100	100	7.900	7.350	6.700	10.000	12.000	
IKK 49 Jumlah operasional perangkat LPS dan radio di pelabuhan SDP sesuai standar teknis / jumlah operasional perangkat LPS dan radio di pelabuhan SDP	%	-	100	100	100	100	100	4.900	7.350	11.700	16.000	26.000	
IKK 50 Panjang operasional alur-pelayaran sungai, danau dan penyeberangan sesuai SK penetapan / panjang SK penetapan alur-pelayaran sungai, danau dan penyeberangan	%	-	-	-	-	-	-	5.800	3.700	2.400	7.000	7.000	
IKK 51 Jumlah kapal yang dilakukan pengawasan operasional SDP sesuai pedoman / jumlah kapal yang dilakukan pengawasan operasional	%	-	-	-	-	-	-	14.500	11.750	8.500	20.000	20.000	
IKK 52 Jumlah operasional kapal patroli multipurpose sesuai SPM / jumlah operasional kapal patroli multipurpose	%	-	-	100	100	100	100	49.800	65.700	64.400	77.000	95.000	
SK 25 Meningkatnya Kualitas Lingkungan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan													

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKK 15 Kapasitas operasi layanan pelabuhan SDP sesuai SPM / kapasitas operasi layanan pelabuhan SDP	%	-	10	20	30	40	50						
IKK 16 Kapasitas operasi layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis sesuai SPM / kapasitas operasi layanan angkutan penyeberangan komersial dan perintis	%	-	10	20	30	40	50						
IKK 53 Kapasitas operasional baterai SBNP sesuai standar teknis / Kapasitas operasional baterai SBNP	%	-	-	-	-	-		2.900	2.350	1.700	4.000	4.000	
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN													
SSp 04 Meningkatkan kualitas perencanaan dan evaluasi terhadap kebijakan serta regulasi perhubungan darat													
IKPp 01 Indeks kualitas perencanaan dan evaluasi kebijakan serta regulasi berbasis digital	nilai		80	80	85	85	91						
SSp 05 Meningkatkan SDM transportasi darat yang kompeten													
IKPp 02 Indeks SDM Transportasi yang kompeten	nilai		86	86	87	87	88						
SSp 06 Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik													
IKPp 03 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Nilai		81	82	82	83	83						
Kegiatan Dukungan Manajemen Perhubungan Darat													
Kegiatan Pengelolaan Sistem Informasi & Teknologi Transportasi Darat													
SKp 01 Meningkatkan Kualitas Perencanaan dan Evaluasi Perhubungan Darat													
IKKp 01 Indeks SPBE Kementerian Perhubungan	nilai	3,71	3,80	3,90	4,00	4,10	4,20						
IKKp 02 Indeks kemanfaatan penyelenggaraan sistem informasi terpadu Mitra Darat	nilai		20	40	60	80	100						
IKKp 03 Indeks kemanfaatan perencanaan perhubungan darat lintas direktorat (RJ LLAJ dan Rencana Strategis Perhubungan Darat dan Direktorat)	nilai	-	-	60	80	100	100						
Kegiatan Legislasi dan Litigasi Transportasi Darat													
SKp 02 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum													
IKKp 04 Indeks Reformasi Hukum Ditjen Perhubungan Darat	nilai	76,44	77,00	78,00	79,00	80,00	81,00						

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
IKKp 05	Indeks Kualitas (Kemanfaatan) Kebijakan Ditjen Perhubungan Darat	nilai	90,63	91,00	91,50	92,00	92,50	93,00						
Kegiatan Pengelolaan Organisasi dan Sumber Daya Manusia Transportasi Darat														
SKp 03	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Ditjen Perhubungan Darat													
IKKp 06	Indeks Kelembagaan Ditjen Perhubungan Darat	nilai		81	81	82	82	83						
IKKp 07	Indeks Profesionalisme ASN Ditjen Hubdat	nilai		76	77	78	79	80						
IKKp 08	Indeks Tata Kelola Manajemen ASN Ditjen Perhubungan Darat	nilai		1	1	1	1	1						
Kegiatan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, Barang Milik Negara, dan Umum Transportasi Darat														
SKp 04	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel													
IKKp 09	Nilai SAKIP Ditjen Perhubungan Darat	nilai		82	82	83	83	83						
IKKp 10	Indeks Pengawasan Kearsipan Ditjen Hubdat	nilai		92,50	92,70	92,90	93,10	93,30						
IKKp 11	Indeks Maturitas SPIP Ditjen Perhubungan Darat	nilai		3,25	3,30	3,35	3,40	3,45						
IKKp 12	Indeks Perencanaan Ditjen Perhubungan Darat	nilai		87	89	90	92	94						
IKKp 13	Indeks Pengelolaan Keuangan Ditjen Perhubungan Darat	nilai		91	91	92	92	93						
IKKp 14	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Darat	nilai		81	83	84	85	86						
IKKp 15	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	nilai		75	76	77	78	79						
IKKp 16	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran, Kearsipan, dan Pengelolaan Aset dengan Tata Usaha di Setiap Direktorat	nilai		75	76	77	78	79						
Kegiatan Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Darat														
SKp 05	Meningkatnya Kualitas Layanan Komunikasi dan Informasi Publik Ditjen Perhubungan Darat													
IKKp 17	Indeks Kepemimpinan Perubahan Ditjen Perhubungan Darat	nilai		100	100	100	100	100						
IKKp 18	Reputasi Positif Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	nilai		89	93	96	100	100						

PROGRAM/KEGIATAN/ SASARAN PROGRAM/SASARAN KEGIATAN/ INDIKATOR KINERJA PROGRAM/ INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	BASELINE (2024)	Capaian Indikator					Anggaran (Juta Rp)					PIC
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
Kegiatan Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Darat													
SKp 06 Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan Ditjen Perhubungan Darat													
IKKp 19 Kualitas Pelaksanaan Kerjasama dan Kemitraan Transportasi Darat	nilai		89	91	92	94	96						

Lampiran 2: Matriks Kerangka Regulasi

Tabel 23. Matriks Kerangka Regulasi

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
1	Revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan	Perlu adanya perubahan dan penyempurnaan berkaitan dengan perkembangan teknologi dan perkembangan kebutuhan masyarakat terhadap transportasi jalan.	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	KemenPUPR, Kemenperin, Kemendikbudristek, Kemenkes, Kominfo, Kemendagri, Kepolisian Negara RI, BRIN.	2026-2029
2	Rancangan Perpres mengenai Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Perlu adanya pedoman dalam pelaksanaan prakiraan dan perencanaan perpindahan orang dan/atau barang pada lingkup nasional, perencanaan lokasi dan kebutuhan simpul nasional, dan rencana kebutuhan ruang lalu lintas nasional.	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	KemenPUPR, Kemen ATR/BPN, Kemendagri	2025-2026
3	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 156 Tahun 2016 tentang Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor	Perlu adanya penyesuaian terkait dengan jenjang kompetensi penguji berkala agar sinkron dengan jabatan fungsional penguji	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	Pusbin Jabfung, KemenPanRB, dan IPKBI	2025
4	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor	Perlu adanya penyesuaian terkait dengan perkembangan pengujian tipe kendaraan bermotor yang disesuaikan dengan regulasi internasional (UNR)	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	Kemenperin, KemenESDM, Kepolisian Negara RI	2025-2026
5	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek	Perlu adanya penyesuaian dalam pelaksanaan perizinan angkutan orang tidak dalam trayek	Direktorat Angkutan Jalan	Kemenkoo Bidang Perekonomian, Kemendagri, Kemeninves/BKPM, Kepolisian Negara RI, Organda.	2025-2026

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
6	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan	Perlu adanya penyesuaian terhadap klasifikasi dan jenis angkutan barang dan perizinan angkutan barang.	Direktorat Angkutan Jalan	Kemenkoo Bidang Perekonomian, Kemendagri, Kemeninves/BKPM, KLKH, dan Kepolisian Negara RI.	2025-2026
7	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek	Perlu adanya penyesuaian dalam pelaksanaan perizinan angkutan orang dalam trayek	Direktorat Angkutan Jalan	Kemenkoo Bidang Perekonomian, Kemendagri, Kemeninves/BKPM, Kepolisian Negara RI, dan Organda.	2025-2026
8	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu Lintas	Berdasarkan hasil kajian teknis, terkait dengan kriteria wajib andalin sudah tidak sesuai dengan kondisi lapangan dan mekanisme penerbitan persetujuan perlu disesuaikan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai perizinan berusaha berbasis risiko.	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kementerian Lingkungan Hidup	2025
9	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor	Pemberian kemudahan dalam pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor dan penyesuaian terhadap Undang-Undang No 1 Tahun 2022 tentang HKPD.	Direktorat Sarana Transportasi Jalan	Kemendagri, Kemenkeu, IPKBI	2025-2026
10	Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2012 tentang Alur-Pelayaran Sungai dan Danau	Penyesuaian dengan Regulasi terbaru yakni Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 dan PM 17 Tahun 2022 terkait kewenangan pelaksanaan tisi keselamatan dan keamanan pelayaran SDP.	Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan	-	2025
11	Revisi KM 52 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan	Penegasan dan penyesuaian regulasi mengenai penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan setelah diundangkannya	Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan	-	2025

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian, dan Penelitian	Unit Penanggungjawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
		Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan dan perubahannya setelah disahkannya Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran.			
12	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengerukan dan Reklamasi Sungai dan Danau	Perlu adanya payung hukum dalam pelaksanaan tugas dan fungsi yang diatur dalam Permenhub Nomor 17 Tahun 2022 tentang Otaker Kemenhub (belum memiliki regulasi khusus untuk sungai dan danau).	Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan	-	2025
13	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penanggulangan Pencemaran Alur Sungai dan Danau	Perlu adanya payung hukum dalam pelaksanaan tugas dan fungsi yang diatur dalam Permenhub Nomor 17 Tahun 2022 tentang Otaker Kemenhub (belum memiliki regulasi khusus untuk sungai dan danau).	Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan	-	2025-2026
14	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pedoman Teknis Pemeriksaan Kecelakaan Kapal Sungai, Danau dan Penyeberangan	Berdasarkan hasil evaluasi regulasi eksisting dibutuhkan pedoman untuk melaksanakan pemeriksaan atas kecelakaan Kapal Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan sebagai dasar hukum pelaksanaan dalam penanganan kecelakaan Kapal Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.	Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Mahkamah Pelayaran	2025

Lampiran 3: Matriks Proyek Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

Tabel 24. Matriks Proyek Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	202 5	Volume					Total	Sumber Pendanaan (Rp juta)					
					2026	2027	228	2029	2025		2026	2027	2028	2029	Total	
IKK 01	Kapasitas operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM / kapasitas operasional layanan terminal tipe A															
1	Penyelenggaraan Terminal Tipe A															
	Perencanaan dan Pembangunan Terminal Penumpang*			1	2	5	1	3		37.000	74.000	185.000	37.000	111.000		
1	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Bimoku	NTT	Lokasi	1					1	37.000	-	-	-	-		
2	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Mandai	Sulsel	Lokasi			1			1	-	-	37.000	-	-		
3	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Palopo	Sulsel	Lokasi			1			1	-	-	37.000	-	-		
4	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Tanjung Selor	Kaltara	Lokasi		1				1	-	37.000	-	-	-		
5	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Jepara	Jateng	Lokasi		1				1	-	37.000	-	-	-		
6	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Lamandau	Kalteng	Lokasi			1			1	-	-	37.000	-	-		
7	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Nanga Badau - PN	Kalbar	Lokasi			1			1	-	-	37.000	-	-		
8	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Pangandaran	Jabar	Lokasi			1			1	-	-	37.000	-	-		
9	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Singkawang - PN	Kalbar	Lokasi				1		1	-	-	-	37.000	-		
10	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Manokwari	Papua Barat	Lokasi					1	1	-	-	-	-	37.000		
11	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Sorong	Papua Barat	Lokasi					1	1	-	-	-	-	37.000		
12	Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Toraja Utara	Sulsel	Lokasi					1	1	-	-	-	-	37.000		
	Pengembangan Terminal Penumpang*															
1	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Pinang Baris	Sumut	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
2	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Ciakar	Jabar	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
3	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Tidar	Jateng	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
4	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bayuangga	Jatim	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
5	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Tawangalun	Jatim	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
6	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Arya Wiraraja	Jatim	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	202 S	Volume					Total	Sumber Pendanaan (Rp juta)					
					2026	2027	228	2029	2025		2026	2027	2028	2029	Total	
7	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A W.A. Gara	Kalteng	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
8	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Subang	Jabar	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
9	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Alang-Alang Lebar	Sumsel	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
10	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang	Jabar	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
11	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Mendolo	Jateng	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
12	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Pekalongan	Jateng	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
13	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Mandalika	NTB	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
14	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Boroko	Sulut	Lokasi	1					1	23.000	-	-	-	-	23.000	
15	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Indihiang	Jabar	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000	
16	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Merak	Banten	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000	
17	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Gambut Barakat	Kalsel	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000	
18	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Alam Barajo	Jambi	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000	
19	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Betan Subing	Lampung	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000	
20	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bawen	Jateng	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000	
21	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Giwangan	DIY	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000	
22	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Dhaksinarga	DIY	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000	
23	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Sibolga	Sumut	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000	
24	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Madya Tarutung	Sumut	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000	
25	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bandar Raya Payung Sekaki	Riau	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000	
26	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Sei Ambawang	Kalbar	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000	
27	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bareh Solok	Sumbar	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000	

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
28	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Muara Bungo	Jambi	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
29	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bangko	Jambi	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
30	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Sarolangun	Jambi	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
31	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Kayuagung	Sumsel	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
32	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Air Sebakul	Bengkulu	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
33	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Labuan	Banten	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
34	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A K.H. Ahmad Sanusi	Jabar	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
35	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Induk Pemalang	Jateng	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
36	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Giri Adipura	Jateng	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
37	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Seloaji	Jatim	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
38	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Kambang Putih	Jatim	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
39	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bangkalan	Jatim	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
40	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Arjosari	Jatim	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
41	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Tamanan	Jatim	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
42	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Purabaya	Jatim	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
43	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Mengwi	Bali	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
44	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Kefamenanu	NTT	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
45	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Induk Lumpue	Sulsel	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
46	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Mambo	Sulteng	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
47	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Tangkoko	Sulut	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000
48	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Gerbangsari	Riau	Lokasi		1				1	-	23.000	-	-	-	23.000

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
49	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bangkinang	Riau	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
50	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Simpang Nangka	Bengkulu	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
51	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Tirtonadi	Jateng	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
52	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Sumer Payung	NTB	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
53	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Kasintuwu	Sulteng	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
54	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Rajabasa	Lampung	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000
55	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Simbuang	Sulbar	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
56	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Tipalayo	Sulbar	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
57	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Entrop	Papua	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000
58	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Simpang Aur	Sumbar	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
59	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Jati Pariaman	Sumbar	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
60	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Karya Jaya	Sumsel	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
61	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Batu Kuning	Sumsel	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
62	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Pakupatan	Banten	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
63	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Kertawangunan	Jabar	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
64	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Harjamukti	Jabar	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
65	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Tegal	Jateng	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
66	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Pacitan	Jatim	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
67	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Kertonegoro	Jatim	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
68	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Rajekwesi	Jatim	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
69	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Pandaan	Jatim	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
70	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Gayatri	Jatim	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
71	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Petta Pongawai	Sulsel	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
72	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Latenri Sessu Pakae	Sulsel	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
73	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Duingi	Gorontalo	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
74	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Isimu	Gorontalo	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
75	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bolaang Mongodow	Sulut	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
76	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Simpang Periuk	Sumsel	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
77	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Surodakan	Jatim	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
78	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Batu Ampar	Kaltim	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
79	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Dara	NTB	Lokasi			1			1	-	-	23.000	-	-	23.000
80	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Dumai	Riau	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000
81	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Lebak	Banten	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000
82	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Klari	Jabar	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000
83	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Kiliran Jao	Sumbar	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000
84	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Regional Lahat	Sumsel	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000
85	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Petta Pongawai	Sulsel	Lokasi				1		1	-	-	-	23.000	-	23.000
86	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Ir. Soekarno	Jateng	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
87	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Bangsa Mbangun Desa	Jateng	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
88	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Mangkang	Jateng	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
89	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Malalayang	Sulut	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
90	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Betung	Sumsel	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
91	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Cikampek	Jabar	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
92	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Guntur Melati	Jabar	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
93	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Meulaboh	Aceh	Lokasi					1	1	-	-	-	-	23.000	23.000
IKK 02 Kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda sesuai pedoman / kapasitas fasilitas pendukung dan integrasi moda															
2	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung & Integrasi Moda														
	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung (Halte untuk perkotaan, Trotoar, Lajur Sepeda, Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki, dan/atau Fasilitas khusus disabilitas dan lansia)														
1	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Bandung Raya	Bandung Raya	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
2	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Sarbagita	Sarbagita	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
3	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Surakarta	Surakarta	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
4	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Patung Raya Agung	Kartamantul	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
5	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Patung Raya Agung	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
6	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Surabaya	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
7	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Mamminasata	Mamminasata	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
8	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Banyumas	Banyumas	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
9	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Balikpapan	Balikpapan	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
10	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Bekasi	Bekasi	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
11	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Bogor	Bogor	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
12	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Depok	Depok	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
13	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Pontianak	Pontianak	Lokasi		1	1	1	1	4	-	4.400	4.400	4.400	4.400	17.600
14	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Malang	Malang	Lokasi		1	1	1	1	4	-	4.400	4.400	4.400	4.400	17.600
15	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Bandar Lampung	Bandar Lampung	Lokasi			1	1	1	3	-	-	4.400	4.400	4.400	13.200
16	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Samarinda	Samarinda	Lokasi			1	1	1	3	-	-	4.400	4.400	4.400	13.200
17	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Manado	Manado	Lokasi			1	1	1	3	-	-	4.400	4.400	4.400	13.200
Penyelenggaraan Fasilitas Integrasi di Simpul Transportasi															
1	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Bandung Raya	Bandung Raya	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
2	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Sarbagita	Sarbagita	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
3	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Surakarta	Surakarta	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
4	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Patung Raya Agung	Kartamantul	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
5	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Patung Raya Agung	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
6	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Surabaya	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
7	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Mamminasata	Mamminasata	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
8	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Banyumas	Banyumas	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
9	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Balikpapan	Balikpapan	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
10	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Bekasi	Bekasi	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
11	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Bogor	Bogor	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
12	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Depok	Depok	Lokasi	1	1	1			3	4.400	4.400	4.400	-	-	13.200
13	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Pontianak	Pontianak	Lokasi		1	1	1	1	4	-	4.400	4.400	4.400	4.400	17.600
14	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Malang	Malang	Lokasi		1	1	1	1	4	-	4.400	4.400	4.400	4.400	17.600
15	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Bandar Lampung	Bandar Lampung	Lokasi			1	1	1	3	-	-	4.400	4.400	4.400	13.200
16	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Samarinda	Samarinda	Lokasi			1	1	1	3	-	-	4.400	4.400	4.400	13.200
17	Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung pada Kawasan Perkotaan Manado	Manado	Lokasi			1	1	1	3	-	-	4.400	4.400	4.400	13.200
IKK 05 Kapasitas operasional layanan angkutan umum massal perkotaan sesuai SPM / kapasitas operasional layanan angkutan umum massal perkotaan															
5	Penyelenggaraan layanan angkutan umum massal perkotaan														
	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan														
1	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Bandung Raya	Bandung Raya	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
2	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Sarbagita	Sarbagita	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
3	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Surakarta	Surakarta	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
4	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Patung Raya Agung	Kartamantul	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
5	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Patung Raya Agung	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
6	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Surabaya	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
7	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Mamminasata	Mamminasata	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
8	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Banyumas	Banyumas	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
9	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Balikpapan	Balikpapan	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
10	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Bekasi	Bekasi	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
11	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Bogor	Bogor	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
12	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Depok	Depok	Lokasi	1	1	1			3	30.000,00	30.000,00	30.000,00	-	-	90.000,00
13	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Pontianak	Pontianak	Lokasi		1	1	1	1	4	-	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	120.000,00
14	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Malang	Malang	Lokasi		1	1	1	1	4	-	30.000,00	30.000,00	30.000,00	30.000,00	120.000,00
15	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Bandar Lampung	Bandar Lampung	Lokasi			1	1	1	3	-	-	30.000,00	30.000,00	30.000,00	90.000,00
16	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Samarinda	Samarinda	Lokasi			1	1	1	3	-	-	30.000,00	30.000,00	30.000,00	90.000,00
17	Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan pada Kawasan Perkotaan Manado	Manado	Lokasi			1	1	1	3	-	-	30.000,00	30.000,00	30.000,00	90.000,00
IKK 08 Kapasitas operasional layanan terminal barang sesuai SPM / kapasitas operasional layanan terminal barang															
8	Penyelenggaraan terminal barang														
	Perencanaan dan Pembangunan Terminal Barang														
1	Pembangunan Terminal Barang Internasional Motaain - PN	NTT	Lokasi	1					1	35.000	-	-	-	-	35.000
2	Pembangunan Terminal Barang Internasional Nanga Badau - PN	Kalbar	Lokasi	1					1	35.000	-	-	-	-	35.000
3	Pembangunan Terminal Barang Internasional Wini - PN	NTT	Lokasi		1				1	-	35.000	-	-	-	35.000
4	Pembangunan Terminal Barang Internasional Aruk - PN	Kalbar	Lokasi		1				1	-	35.000	-	-	-	35.000
5	Pembangunan Terminal Barang Internasional Sei Kelik - PN	Kalbar	Lokasi			1			1	-	-	35.000	-	-	35.000
6	Pembangunan Terminal Barang Internasional Jagoibabang - PN	Kalbar	Lokasi			1			1	-	-	35.000	-	-	35.000
7	Pembangunan Terminal Barang Internasional Motamasin - PN	NTT	Lokasi				1		1	-	-	-	35.000	-	35.000
8	Pembangunan Terminal Barang Internasional Napan - PN	NTT	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
9	Pembangunan Terminal Barang Internasional Oepoli - PN	NTT	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
10	Pembangunan Terminal Barang Internasional Sota - PN	Papua	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
11	Pembangunan Terminal Barang Internasional Yetetkun - PN	Papua	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
12	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Banten	Banten	Lokasi				1		1	-	-	-	35.000	-	35.000
13	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi DKI Jakarta	DKI Jakarta	Lokasi				1		1	-	-	-	35.000	-	35.000

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
14	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Jawa Barat	Jabar	Lokasi				1		1	-	-	-	35.000	-	35.000
15	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Jawa Tengah	Jateng	Lokasi				1		1	-	-	-	35.000	-	35.000
16	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi DI. Yogyakarta	DIY	Lokasi				1		1	-	-	-	35.000	-	35.000
17	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Jawa Timur	Jatim	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
18	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Aceh	Aceh	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
19	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Sumatera Utara	Sumut	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
20	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Sumatera Selatan	Sumsel	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
21	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Sumatera Barat	Sumbar	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
22	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Bengkulu	Bengkulu	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
23	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Riau	Riau	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
24	Pembangunan Terminal Barang di Provinsi Lampung	Kepri	Lokasi					1	1	-	-	-	-	35.000	35.000
IKK 12 Kapasitas operasional layanan angkutan jalan perintis sesuai SPM / kapasitas operasional layanan angkutan jalan perintis															
12	Penyelenggaraan layanan angkutan jalan perintis														
	Penyelenggaraan layanan angkutan jalan perintis														
1	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Aceh	Trayek	12	12	12	13	13	62	6.000	6.000	6.000	6.500	6.500	31.000
2	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Sumut	Trayek	9	10	10	10	10	49	4.500	5.000	5.000	5.000	5.000	24.500
3	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Sumbar	Trayek	7	7	7	8	8	37	3.500	3.500	3.500	4.000	4.000	18.500
4	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Riau	Trayek	9	10	11	12	13	55	4.500	5.000	5.500	6.000	6.500	27.500
5	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Kepri	Trayek	6	7	7	7	7	34	3.000	3.500	3.500	3.500	3.500	17.000
6	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Jambi	Trayek	9	9	9	9	9	45	4.500	4.500	4.500	4.500	4.500	22.500
7	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Bengkulu	Trayek	5	5	6	6	6	28	2.500	2.500	3.000	3.000	3.000	14.000
8	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Lampung	Trayek	4	5	5	5	5	24	2.000	2.500	2.500	2.500	2.500	12.000
9	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Sumsel	Trayek	4	5	5	5	5	24	2.000	2.500	2.500	2.500	2.500	12.000
10	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Babel	Trayek	7	8	8	8	8	39	3.500	4.000	4.000	4.000	4.000	19.500
11	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Banten	Trayek	7	7	6	6	5	31	3.500	3.500	3.000	3.000	2.500	15.500
12	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Jabar	Trayek	6	6	6	6	6	30	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	15.000
13	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Jateng	Trayek	1	1	1	1	1	5	500	500	500	500	500	2.500
14	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Jatim	Trayek	14	14	13	13	13	67	7.000	7.000	6.500	6.500	6.500	33.500
15	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Bali	Trayek	5	6	6	6	6	29	2.500	3.000	3.000	3.000	3.000	14.500
16	Layanan Angkutan Jalan Perintis	NTB	Trayek	5	5	5	5	5	25	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	12.500

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
17	Layanan Angkutan Jalan Perintis	NTT	Trayek	36	36	36	36	36	180	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000	90.000
18	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Kalbar	Trayek	6	6	6	6	6	30	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	15.000
19	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Kalsel	Trayek	6	7	7	7	7	34	3.000	3.500	3.500	3.500	3.500	17.000
20	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Kalteng	Trayek	9	10	10	10	10	49	4.500	5.000	5.000	5.000	5.000	24.500
21	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Kaltim	Trayek	2	4	4	4	4	18	1.000	2.000	2.000	2.000	2.000	9.000
22	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Kaltara	Trayek	5	5	5	5	5	25	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	12.500
23	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Sultra	Trayek	8	9	9	9	9	44	4.000	4.500	4.500	4.500	4.500	22.000
24	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Sulsel	Trayek	6	7	7	7	7	34	3.000	3.500	3.500	3.500	3.500	17.000
25	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Sulbar	Trayek	5	5	5	5	5	25	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	12.500
26	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Sulteng	Trayek	6	7	7	7	7	34	3.000	3.500	3.500	3.500	3.500	17.000
27	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Gorontalo	Trayek	7	8	8	8	8	39	3.500	4.000	4.000	4.000	4.000	19.500
28	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Sulut	Trayek	7	8	8	8	8	39	3.500	4.000	4.000	4.000	4.000	19.500
29	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Maluku	Trayek	11	12	12	12	12	59	5.500	6.000	6.000	6.000	6.000	29.500
30	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Maluku Utara	Trayek	15	15	15	15	15	75	7.500	7.500	7.500	7.500	7.500	37.500
31	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Papua	Trayek	47	50	51	51	52	251	23.500	25.000	25.500	25.500	26.000	125.500
32	Layanan Angkutan Jalan Perintis	Papua Barat Daya	Trayek	23	25	28	30	32	138	11.500	12.500	14.000	15.000	16.000	69.000
IKK 13 Kapasitas operasional layanan angkutan barang perintis sesuai SPM / kapasitas layanan angkutan barang perintis															
13	Penyelenggaraan layanan angkutan barang umum perintis														
	Penyelenggaraan layanan Angkutan Barang Umum Perintis														
	1 Pel. Malahayati - Blang Pidie	Aceh	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
	2 Pel. Malahayati - Blang Bintang	Aceh	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
	3 Pelabuhan Malahayati - Gayo Lues	Aceh	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
	4 Pelabuhan Lampa - Ranai (Kab. Natuna)	Kepri	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
	5 Pelabuhan Nunukan - Ibukota Kabupaten Nunukan	Kaltara	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
6	Pelabuhan Matui - Guaemaadu	Malut	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
7	Pelabuhan Matui - Acango	Malut	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
8	Pelabuhan Matui - Akelamo	Malut	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
9	Pelabuhan Matui - Transgoal	Malut	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
10	Pelabuhan Matui - Ibu	Malut	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
11	Pelabuhan Pomako-Kota Timika	Papua	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
12	Pelabuhan Merauke-Boven Digoel	Papua	Lintasan	1	1	1	1	1	5	3.500	3.500	3.500	3.500	3.500	17.500
13	Pelabuhan Tarempa (sekitaran Ibukota Kab Anambas)	Kepri	Lintasan		1	1	1	1	4	-	3.500	3.500	3.500	3.500	14.000
14	Pelabuhan Matui - Weda	Malut	Lintasan		1	1	1	1	4	-	3.500	3.500	3.500	3.500	14.000
15	Pelabuhan Taliabu- Salati	Malut	Lintasan		1	1	1	1	4	-	3.500	3.500	3.500	3.500	14.000
16	Pelabuhan Taliabu- Ratahaya	Malut	Lintasan		1	1	1	1	4	-	3.500	3.500	3.500	3.500	14.000
17	Pelabuhan Taliabu- Nggele	Malut	Lintasan		1	1	1	1	4	-	3.500	3.500	3.500	3.500	14.000
18	Pelabuhan Taliabu- Todoli	Malut	Lintasan		1	1	1	1	4	-	3.500	3.500	3.500	3.500	14.000
19	Pel. Soekarno Hatta - bone	Sulsel	Lintasan				1	1	2	-	-	-	3.500	3.500	7.000
20	Pel. Soekarno Hatta - Bulukumba - Sinjai	Sulsel	Lintasan				1	1	2	-	-	-	3.500	3.500	7.000
21	Pelabuhan Krueng Geukueh - Aceh Timur	Aceh	Lintasan					1	1	-	-	-	-	3.500	3.500
IKK 14 Kapasitas operasional layanan pelabuhan sesuai SPM / kapasitas operasional layanan pelabuhan															

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
14	Penyelenggaraan Pelabuhan SDP														
	Penyelenggaraan pelabuhan SDP														
	1 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pulau Burung - PN	Riau	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	2 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Letung - PN	Kepri	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	3 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sagu Sagu Lukit - PN	Riau	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	4 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Daruba Baru - PN	Malut	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	5 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Bakit - PN	Babel	Lokasi	1	1	-	-	-	2						
	6 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Mantung Belinyu - PN	Babel	Lokasi	1	1	-	-	-	2						
	7 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Dolong - PN	Sulteng	Lokasi	-	1	1	1	-	3						
	8 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Maritaing - PN	NTT	Lokasi	-	1	1	1	-	3						
	9 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Luhu - PN	Maluku	Lokasi	-	1	1	1	-	3						
	10 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Tarempa - PN	Kepri	Lokasi	-	-	1	1	1	3						
	11 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sangsit - PN	Bali	Lokasi	-	-	-	1	1	2						
	12 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Batu Atas - PN	Sultra	Lokasi	-	-	-	1	1	2						
	13 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kur - PN	Maluku	Lokasi	-	-	-	1	1	2						
	14 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Pasimasunggu - PN	Sulsel	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
	15 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sermata - PN	Maluku	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
	16 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Terusan Mas - PN	Riau	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
	17 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Taam - PN	Maluku	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
	18 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Langgiar - PN	Maluku	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
	19 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Wakal - PN	Maluku	Lokasi	-	-	-	-	-	-						
	20 Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Sawea - PN	Sultra	Lokasi	-	-	-	-	-	-						
	21 Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Kaledupa	Sultra	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	22 Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Tomia	Sultra	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	23 Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Binongko	Sultra	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	24 Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Pulau Banyak	Aceh	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	25 Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Weda	Malut	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	26 Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Kariangau	Kaltim	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
	27 Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Midai	Kepri	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
	28 Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Sapudi	Jatim	Lokasi	-	1	-	-	-	1						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
29	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Kahyapu	Bengkulu	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
30	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Waikelo	NTT	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
31	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo	Gorontalo	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
32	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Marisa	Gorontalo	Lokasi	-	-	1	-	-	1						
33	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal	Jambi	Lokasi	-	-	1	-	-	1						
34	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Majingklak	Jabar	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
35	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Raas	Jatim	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
36	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Baweian	Jatim	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
37	Pembangunan Pelabuhan Sungai Upang	Sumsel	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
38	Pembangunan Pelabuhan Sungai Salek	Sumsel	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
39	Pembangunan Pelabuhan Sungai Rasau Jaya	Kalsel	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
40	Pembangunan Pelabuhan Sungai Teluk Batang	Kalsel	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
41	Pembangunan Pelabuhan Sungai Harum Manis	Kalsel	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
42	Pembangunan Pelabuhan Sungai Basirih	Kalteng	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
43	Pembangunan Pelabuhan Sungai Pangkoh	Kalteng	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
44	Pembangunan Pelabuhan Sungai Marabahan	Kalsel	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
45	Pembangunan Pelabuhan Sungai Angso Duo	Jambi	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
46	Pembangunan Pelabuhan Sungai Sumber Agung	Kalbar	Lokasi	-	-	-	-	1	1						
47	Rehabilitasi Pelabuhan Sungai Mintin	Kalteng	Lokasi	1	-	-	-	-	1						
48	Rehabilitasi Pelabuhan Sungai Tembilahan	Riau	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
49	Rehabilitasi Pelabuhan Sungai Sungsang	Sumsel	Lokasi	-	-	1	-	-	1						
50	Rehabilitasi Pelabuhan Sungai Lilin	Sumsel	Lokasi	-	-	-	1	-	1						
51	Rehabilitasi Pelabuhan Danau Aranio	Kalsel	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
52	Rehabilitasi Pelabuhan Danau Banding Agung	Sumsel	Lokasi	-	-	1	-	-	1						
53	Rehabilitasi Pelabuhan Danau Kota Batu	Sumsel	Lokasi	-	-	1	-	-	1						
pengerukan alur pelayaran dan kolam pelabuhan															
1	Pengerukan Alur-Pelayaran dan Kolam Pelabuhan SDP di Provinsi Bali	Bali	Lokasi	-	1	-	-	-	1						
2	Pengerukan Alur-Pelayaran dan Kolam Pelabuhan SDP di Provinsi Gorontalo	Gorontalo	Lokasi	-	1	-	-	-	1						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	2025	Volume					Total	Sumber Pendanaan (Rp juta)					
					2026	2027	228	2029	2025		2026	2027	2028	2029	Total	
IKK 18	Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLI sesuai pedoman teknis / Panjang koridor angkutan umum massal perkotaan yang mendapat penanganan MRLI															
18	Penyelenggaraan MRLI kawasan perkotaan															
	Pelaksanaan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan menggunakan sistem terkoordinasi															
1	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Bandung Raya	Bandung Raya	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
2	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Sarbagita	Sarbagita	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
3	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Surakarta	Surakarta	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
4	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Patung Raya Agung	Kartamantul	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
5	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Patung Raya Agung	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
6	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Surabaya	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
7	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Mamminasata	Mamminasata	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
8	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Banyumas	Banyumas	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
9	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Balikpapan	Balikpapan	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
10	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Bekasi	Bekasi	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
11	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Bogor	Bogor	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
12	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Depok	Depok	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500	
13	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Pontianak	Pontianak	Lokasi		1	1	1	1	4	-	8.500	8.500	8.500	8.500	34.000	
14	Penyelenggaraan MRLI Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Malang	Malang	Lokasi		1	1	1	1	4	-	8.500	8.500	8.500	8.500	34.000	

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
15	Penyelenggaraan MRLP Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Bandar Lampung	Bandar Lampung	Lokasi			1	1	1	3	-	-	8.500	8.500	8.500	25.500
16	Penyelenggaraan MRLP Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Samarinda	Samarinda	Lokasi			1	1	1	3	-	-	8.500	8.500	8.500	25.500
17	Penyelenggaraan MRLP Pembatasan Kendaraan Pribadi pada Kawasan Perkotaan Manado	Manado	Lokasi			1	1	1	3	-	-	8.500	8.500	8.500	25.500
Pelaksanaan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum menggunakan sistem terkoordinasi															
1	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Bandung Raya	Bandung Raya	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
2	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Sarbagita	Sarbagita	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
3	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Surakarta	Surakarta	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
4	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Patung Raya Agung	Kartamantul	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
5	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Patung Raya Agung	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
6	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Surabaya	Surabaya	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
7	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Mamminasata	Mamminasata	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
8	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Banyumas	Banyumas	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
9	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Balikpapan	Balikpapan	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
10	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Bekasi	Bekasi	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
11	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Bogor	Bogor	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
12	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Depok	Depok	Lokasi	1	1	1			3	8.500	8.500	8.500	-	-	25.500
13	Penyelenggaraan MRLP Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Pontianak	Pontianak	Lokasi		1	1	1	1	4	-	8.500	8.500	8.500	8.500	34.000

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
14	Penyelenggaraan MRLL Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Malang	Malang	Lokasi		1	1	1	1	4	-	8.500	8.500	8.500	8.500	34.000
15	Penyelenggaraan MRLL Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Bandar Lampung	Bandar Lampung	Lokasi			1	1	1	3	-	-	8.500	8.500	8.500	25.500
16	Penyelenggaraan MRLL Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Samarinda	Samarinda	Lokasi			1	1	1	3	-	-	8.500	8.500	8.500	25.500
17	Penyelenggaraan MRLL Prioritas Ruang Jalan untuk Angkutan Umum pada Kawasan Perkotaan Manado	Manado	Lokasi			1	1	1	3	-	-	8.500	8.500	8.500	25.500
IKK 25	Kapasitas layanan penimbangan UPPKB sesuai SPM / kapasitas layanan penimbangan UPPKB														
25	Penyelenggaraan layanan UPPKB														
	Penyelenggaraan Layanan Penimbangan Kendaraan Bermotor														
1	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Marisa Baru (PN)	Gorontalo	Unit	1					1	16.000	-	-	-	-	16.000
2	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Pangkalan Lada	Kalteng	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
3	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Jailolo	Malut	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
4	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Mentawa Baru	Kalteng	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
5	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Maje	Bengkulu	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
6	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Syamtalira Aron	Aceh	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000
7	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Kramat Watu	Banten	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000
8	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Nagreg	Jabar	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000
9	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Muntok	Babel	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000
10	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Lobam	Kepri	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000
11	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Semangga	Papua	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000
12	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Klamono	Papua Barat	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000
13	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Pagar Merbau	Sumut	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000
14	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Salo	Riau	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000
15	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Jambi Luar Kota	Jambi	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000
16	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Lembor	NTT	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000
17	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Salahutu	Maluku	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000
18	Pembangunan Fasilitas Penimbangan Tanjung Selor	Kaltara	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000
19	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Seririt	Bali	Unit	1					1	16.000	-	-	-	-	16.000
20	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Cimanuk	Banten	Unit	1					1	16.000	-	-	-	-	16.000

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	202 S	Volume					Total	Sumber Pendanaan (Rp juta)					
					2026	2027	228	2029	2025		2026	2027	2028	2029	Total	
	21	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Pasar Panas (PN)	Kalteng	Unit	1					1	16.000	-	-	-	-	16.000
	22	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Sarjo	Sulbar	Unit	1					1	16.000	-	-	-	-	16.000
	23	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Datae (PN)	Sulsel	Unit	1					1	16.000	-	-	-	-	16.000
	24	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kayumalue	Sulteng	Unit	1					1	16.000	-	-	-	-	16.000
	25	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Walenrang (PN)	Sulsel	Unit	1					1	16.000	-	-	-	-	16.000
	26	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Balai Raja	Riau	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	27	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kota Baru	Sumsel	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	28	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Cikande	Banten	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	29	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Tomo	Jabar	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	30	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Banyudono	Jawa Tengah	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	31	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Tanjung	Jawa Tengah	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	32	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kalitirto	DIY	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	33	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kulwaru	DIY	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	34	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Taman Martani	DIY	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	35	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Singosari	Jatim	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	36	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Trowulan	Jatim	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	37	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Sedarum	Jatim	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	38	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Trosobo	Jatim	Unit		1				1	-	16.000	-	-	-	16.000
	39	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Wau Urang	Lampung	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	40	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Senawar Jaya	Sumsel	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	41	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Padang Ulak Tanding	Bengkulu	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	42	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Subah	Jawa Tengah	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	43	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Pojok	Jatim	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	44	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Watudodol	Jatim	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	45	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Jrengik	Jatim	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	46	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Klakah	Jatim	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	47	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Siantan	Kalbar	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	48	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Sosok	Kalbar	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	49	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Sintang	Kalbar	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000
	50	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Anjir Serapat	Kalteng	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	2025	Volume					Total	Sumber Pendanaan (Rp juta)					
					2026	2027	228	2029	2025		2026	2027	2028	2029	Total	
51	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Beru - Beru	Sulbar	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000	
52	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Tana Batue	Sulsel	Unit			1			1	-	-	16.000	-	-	16.000	
53	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Subulusalam	Aceh	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
54	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Seumadam	Aceh	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
55	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Muara Tembesi	Jambi	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
56	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Blambangan Umpu	Lampung	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
57	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Merapi	Sumsel	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
58	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kemang	Jabar	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
59	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Sarang	Jawa Tengah	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
60	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kalibaru Manis	Jatim	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
61	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Baureno	Jatim	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
62	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Rejoso	Jatim	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
63	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Talun	Jatim	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
64	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Pototano	NTB	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
65	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Maccopa	Sulsel	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
66	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Satong	Kalbar	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
67	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Wangurer	Sulut	Unit				1		1	-	-	-	16.000	-	16.000	
68	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Beringin Panti	Sumbar	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
69	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Air Haji	Sumbar	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
70	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Sungai Langsung	Sumbar	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
71	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Klepu	Jawa Tengah	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
72	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Widang	Jatim	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
73	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Widodaren	Jatim	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
74	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kintap	Kalsel	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
75	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Paku	Sulbar	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
76	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Somba Opu	Sulsel	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
77	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Sajoanging	Sulsel	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
78	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Larompong	Sulsel	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
79	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Mayoa	Sulteng	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	
80	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Moutong	Sulteng	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000	

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
	81 Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Inobonto	Sulut	Unit					1	1	-	-	-	-	16.000	16.000
IKK 28 Jumlah lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan sesuai pedoman / Jumlah lokasi LRK yang mendapatkan intervensi penanganan															
28	Penyelenggaraan penanganan LRK														
	Penanganan LRK														
	1 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Aceh	Aceh	Lokasi	22	23	21	22	31	119						
	2 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Sumut	Sumut	Lokasi	16	16	16	16	16	80						
	3 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Sumbar	Sumbar	Lokasi	15	16	19	18	18	86						
	4 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Riau	Riau	Lokasi	11	12	13	12	14	62						
	5 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Kepri	Kepri	Lokasi	7	5	5	8	8	33						
	6 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Jambi	Jambi	Lokasi	7	6	5	6	8	32						
	7 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Bengkulu	Bengkulu	Lokasi	9	6	6	5	8	34						
	8 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Lampung	Lampung	Lokasi	8	7	7	8	7	37						
	9 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Sumsel	Sumsel	Lokasi	8	9	13	11	13	54						
	10 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Babel	Babel	Lokasi	4	8	5	9	4	30						
	11 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Banten	Banten	Lokasi	4	5	4	5	7	25						
	12 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Jabar	Jabar	Lokasi	27	28	27	32	34	148						
	13 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Jateng	Jateng	Lokasi	70	68	78	73	88	377						
	14 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di D.I Yogyakarta	DIY	Lokasi	18	20	23	26	35	122						
	15 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Jatim	Jatim	Lokasi	110	103	108	110	100	531						
	16 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Bali	Bali	Lokasi	35	35	35	35	34	174						
	17 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di NTB	NTB	Lokasi	5	4	4	4	4	21						
	18 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di NTT	NTT	Lokasi	6	6	6	5	5	28						
	19 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Kalbar	Kalbar	Lokasi	9	9	9	9	8	44						
	20 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Kalsel	Kalsel	Lokasi	4	4	4	3	3	18						
	21 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Kalteng	Kalteng	Lokasi	7	7	6	6	6	32						
	22 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Kaltim	Kaltim	Lokasi	5	5	5	5	5	25						
	23 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Kaltara	Kaltara	Lokasi	3	3	2	2	2	12						
	24 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Sultra	Sultra	Lokasi	9	9	8	8	8	42						
	25 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Sulsel	Sulsel	Lokasi	24	24	24	23	23	118						
	26 Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Sulbar	Sulbar	Lokasi	10	10	10	9	9	48						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
27	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Sulteng	Sulteng	Lokasi	16	16	15	15	15	77						
28	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Gorontalo	Gorontalo	Lokasi	4	3	3	3	3	16						
29	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Sulut	Sulut	Lokasi	18	18	17	17	17	87						
30	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Maluku	Maluku	Lokasi	11	11	10	10	10	52						
31	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Maluku Utara	Malut	Lokasi	11	11	11	11	11	55						
32	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Papua	Papua	Lokasi	14	14	14	14	14	70						
33	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Papua Barat	Papua Barat	Lokasi	7	7	6	6	6	32						
IKK 30 Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman / Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan															
30	Penyelenggaraan Manajemen Kecepatan														
	Penyelenggaraan Manajemen Kecepatan untuk Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas Jalan														
1	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Aceh Tenggara	Aceh		-	1				1	1,99	0,30				
2	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Bener Meriah	Aceh		-	1				1	-	0,30				
3	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Aceh Besar	Aceh		-		1			1	-		0,30			
4	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Pidie Jaya	Aceh		-		1			1	-		0,30			
5	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Bireuen	Aceh		-		1			1	-		0,30			
6	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Aceh Barat	Aceh		-			1		1	-			0,30		
7	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Pidie	Aceh		-			1		1	-			0,30		
8	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Subulussalam	Aceh		-				1	1	-				0,30	
9	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Gayo Lues	Aceh		-				1	1	-				0,30	
10	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Aceh Singkil	Aceh		-				1	1	-				0,30	
11	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 2 Kuala	Aceh		1					1	0,26					
12	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 1 Kuta Cane	Aceh		1					1	0,26					
13	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Karang Jadi	Aceh		1					1	0,26					
14	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 2 Gegerung	Aceh		1					1	0,26					
15	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Buket Meutuah	Aceh		1					1	0,26					
16	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 1 Karang Baru	Aceh		1					1	0,26					
17	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 1 Syamtalira Aron	Aceh		1					1	0,26					
18	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Sumatera Barat	Sumbar		-	1	1	1	1	4	-	0,29	0,29	0,29	0,29	
19	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Pekanbaru	Riau		-	1		1		2	-	0,50	0,30	0,50	0,60	

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
20	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Dumai	Riau		-	1	1			2	-	0,50	0,50	-	0,60	
21	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab Kampar	Riau		-			1		1	-	-	0,30	0,50	0,30	
22	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab Siak	Riau		-				1	1	-	-	-	0,30	0,50	
23	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab Rokan Hilir	Riau		-				1	1	-	-	-	0,30	0,50	
24	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab Kuantan Singingi	Riau		-				1	1	-	-	-	0,30	0,50	
25	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab Indragiri Hulu	Riau		-				1	1	-	-	-	0,30	0,50	
26	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab Bengkalis	Riau		-				1	1	-	-	-	0,30	0,50	
27	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 003 Tanjungpinang	Kepri		-	1				1	-	0,30				
28	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 12 Tanjungpinang	Kepri		-	1				1	-	0,30				
29	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 009 Teluk Sebong	Kepri		-		1			1	-		0,30			
30	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 001 Bintang Utara	Kepri		-		1			1	-		0,30			
31	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 004 Gunung Kijang	Kepri		-		1			1	-		0,30			
32	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 004 Singkep Pesisir	Kepri		-		1			1	-		0,30			
33	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 011 Singkep	Kepri		-		1			1	-		0,30			
34	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 005 Singkep Pesisir	Kepri		-		1			1	-		0,30			
35	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 002 Singkep Pesisir	Kepri		-		1			1	-		0,30			
36	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di PSDN SMPN 1 Singkep Pesisir	Kepri		-		1			1	-		0,30			
37	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 006 Cemaga Selatan	Kepri		-		1			1	-		0,30			
38	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 005 Teluk Buton	Kepri		-		1			1	-		0,30			
39	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 005 dan SMPN 1 Bunguran Selatan	Kepri		-			1		1	-			0,30		
40	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 001 Bunguran Timur	Kepri		-			1		1	-			0,30		
41	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Asahan	Sumut		-	1				1	-	0,30				
42	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Batu Bara	Sumut		-	1			1	2	-	0,30			0,30	
43	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Dairi	Sumut		-			1	1	2	-			0,30		
44	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Deli Serdang	Sumut		-			1		1	-			0,30		
45	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Humbang Hasundutan	Sumut		-				1	1	-				0,30	
46	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Karo	Sumut		-		1		1	2	-		0,30		0,30	
47	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Labuhanbatu	Sumut		-		1			1	-		0,30			
48	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Labuhanbatu Selatan	Sumut		-			1		1	-			0,30		

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	228	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
49	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Labuhanbatu Utara	Sumut		-				1	1	-				0,30	
50	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Langkat	Sumut		-			1		1	-			0,30		
51	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Mandailing Natal	Sumut		-			1		1	-			0,30		
52	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Nias	Sumut		-			1		1	-			0,30		
53	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Nias Barat	Sumut		-				1	1	-				0,30	
54	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Nias Selatan	Sumut		-				1	1	-				0,30	
55	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Nias Utara	Sumut		-				1	1	-				0,30	
56	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Padang Lawas	Sumut		-				1	1	-				0,30	
57	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Padang Lawas Utara	Sumut		-				1	1	-				0,30	
58	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Pakpak Bharat	Sumut		-				1	1	-				0,30	
59	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Samosir	Sumut		-				1	1	-				0,30	
60	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Sibolga	Sumut		-			1		1	-			0,30		
61	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Tanjung Balai	Sumut		-		1	1		2	-		0,30	0,30		
62	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Tebing Tinggi	Sumut		-				1	1	-				0,30	
63	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Jambi	Jambi		-		2			2	-		0,54			
64	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Sarolangun	Jambi		-				1	1	-				0,27	
65	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Tanjung Jabung Barat	Jambi		-			1		1	-			0,27		
66	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten batanghari	Jambi		-			2		2	-			0,54		
67	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di kabupaten Merangin	Jambi		-				1	1	-				0,27	
68	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di kabupaten Bungo	Jambi		-				1	1	-				0,27	
69	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di kabupaten Tebo	Jambi		-			2		2	-			0,54		
70	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Tanjung Jabung Timur	Jambi		-	1				1	-	0,27				
71	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di kabupaten Kerinci	Jambi		-	1				1	-	0,27				
72	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Sungaipenuh	Jambi		-				1	1	-					
73	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Lampung	Lampung		-	2	2	1	1	6	-	0,70	0,70	0,35	2,10	
74	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Banten	Banten		-	-	1	1	1	3			0,45	0,45	0,45	
75	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Cikeusik 3	Banten		1					1	0,42					
76	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Cikeusik 5	Banten		1					1	0,42					
77	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di MTS Nurul Falah Rancaseneng	Banten		1					1	0,42					
78	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Umbulan 1	Banten		1					1	0,42					

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	228	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
79	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 1 Mekar Agung	Banten		1					1	0,42					
80	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 134 Selaraja	Banten		1					1	0,42					
81	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN Selaraja 2	Banten		1					1	0,42					
82	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Jawa Barat	Jabar		-	2		1	1	4	-	0,60		0,30	0,30	
83	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Jawa Timur	Jatim		-	1		1	-	2	-	0,30		0,30	-	
84	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Bali	Bali		-	1	2	1	1	5	-	0,26	0,52	0,26	0,26	
85	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di penLombok Barat	NTB		-				1	1	-				0,30	
86	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Lombok Tengah	NTB		-	2		1		3	-	0,60		0,30		
87	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Lombok Timur	NTB		-		1			1	-		0,30			
88	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Lombok Utara	NTB		-				1	1	-				0,30	
89	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Bima	NTB		-		1	1		2	-		0,30	0,30		
90	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Sumbawa	NTB		-			1		1	-			0,30		
91	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Sumbawa Barat	NTB		-				1	1	-				0,30	
92	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Bima	NTB		-				1	1	-				0,30	
93	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Timor Tengah Selatan	NTT		-	1				1	2,83	0,30				
94	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Sikka	NTT		-		1			1			0,30			
95	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Sumba Timur	NTT		-	1				1	-	0,30				
96	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Timor Tengah Utara	NTT		-			1		1	-			0,30		
97	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Belu	NTT		-			1		1	-			0,30		
98	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Ende	NTT		-				1	1	-				0,30	
99	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 14 Takari	NTT		1					1	0,31					
100	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 1 Fatuleu	NTT		1					1	0,31					
101	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SD Inpres Naibonat	NTT		1					1	0,31					
102	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMP St. Yosep Kisol	NTT		1					1	0,31					
103	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDI Wae Nakeng	NTT		1					1	0,31					
104	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SD Inpres Onatali	NTT		1					1	0,31					
105	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SD Negeri Papela	NTT		1					1	0,31					
106	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 1 Poco Ranaka	NTT		1					1	0,31					
107	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMP Advent Nusra Satap	NTT		1					1	0,31					
108	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kalimantan Barat	Kalbar		-	1		1	1	3	-	0,65		0,65	0,65	

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
109	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kalimantan Tengah	Kalteng		-	1		1	1	3	-	0,45		0,45	0,45	
110	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kalimantan Timur	Kaltim		-	1		1	1	3	-	0,30		0,30	0,30	
111	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Sulawesi Tenggara	Sulteng		-	2		2	1	5	-	0,78		0,78	0,39	
112	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Sulawesi Selatan	Sulsel		-	1	2	1	1	5	-	0,49	0,98	0,49	0,49	
113	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Bengkulu	Bengkulu		-	1		1	1	3	-	0,37		0,37	0,37	
114	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Bangka	Babel		-	1		1	1	3	-	0,50		0,50	0,50	
115	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Belitung	Babel		-			1		1	-			0,50	1,10	
116	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 1 PATUK GUNUNGKIDUL	DIY		-	1				1	-	0,26				
117	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 3 PLAYEN GUNUNGKIDUL	DIY		-		1			1	-		0,26			
118	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 3 JETIS BANTUL	DIY		-		1			1	-		0,26			
119	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 1 TEMON KULON PROGO	DIY		-		1			1	-		0,26			
120	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 5 WATES KULON PROGO	DIY		-				1	1	-				0,26	
121	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SD NEGERI CONEGARAN KULON PROGO	DIY		-				1	1	-				0,26	
122	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 3 WATES KULON PROGO	DIY		-			1		1	-			0,26		
123	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 2 PENGASIH KULON PROGO	DIY		-				1	1	-				0,26	
124	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Bulungan	Kaltara		-				1	1	-				0,25	
125	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Tarakan	Kaltara		-				1	1	-				0,25	
126	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Malinau	Kaltara		-	1		1		2	-	0,25		0,25		
127	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Tana Tidung	Kaltara		-			1		1	-			0,25		
128	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Nunukan	Kaltara		-		1			1	-		0,25			
129	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Gorontalo	Gorontalo		-	1		1	1	3	-	0,30		0,30	0,30	
130	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Minahasa	Sulut		-	1				1	-	0,38				
131	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Bolaang Mongondow Selatan	Sulut		-	1				1	-	0,38				
132	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Bolaang Mongondow Utara	Sulut		-			1		1	-			0,38		
133	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Tomohon	Sulut		-			1		1	-			0,38		
134	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Minahasa Tenggara	Sulut		-		1			1	-		0,38			
135	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab. Minahasa Selatan	Sulut		-		1			1	-		0,38			
136	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Manado	Sulut		-				1	1	-				0,38	

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
137	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMAN 1 Ambon, SDN 5 Ambon, SMAN 11 Ambon, SDN Kristen Belso, SMKN 1 Ambon	Maluku		-	1	2	1	1	5	-	0,84	1,68	0,84	0,84	
138	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 26 Kota Ternate	Malut		-	1				1	-	0,28				
139	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 2 Mareku Tidore	Malut		-		1			1	-		0,28			
140	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 1 Gamtufkange Tidore	Malut		-				1	1	-				0,28	
141	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SD Negeri 1 Guraping	Malut		-			1		1	-			0,28		
142	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 27 Tidore Kepulauan	Malut		-	1				1	-	0,28				
143	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMPN 1 Pulau Morotai	Malut		-			1		1	-			0,28		
144	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SD Inpress Daeo Morotai	Malut		-		1			1	-		0,28			
145	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SMP Negeri 7 Halmahera Utara	Malut		-				1	1	-				0,28	
146	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di MIN 4 Halmahera Utara	Malut		-				1	1	-				0,28	
147	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Jawa Tengah	Jateng		-		2	1	1	4	-	0,52	0,26	0,26	1,04	
148	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Jayapura (SD Gembala Baik)	Papua		-	1				1	-	0,30				
149	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Jayapura (SD Inpres)	Papua		-	1				1	-	0,30				
150	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kab Jayapura (YPPK Bonaventura)	Papua		-		1			1	-		0,30			
151	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) Kota Jayapura	Papua		-		1			1	-		0,30			
152	Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Papua Barat	Papua Barat		-	1	1	1	1	4	-	0,30	0,30	0,30	0,30	
153	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kab. Pidie Jaya	Aceh					1		1				3,00		
154	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Asahan	Sumut					1		1				3,00		
155	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Lampung	Lampung						1	1					3,00	
156	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Bali	Bali				1			1			3,00			
157	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Lombok Barat	NTB					1		1				3,00		
158	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Ende	NTT						1	1					3,00	
159	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kalimantan Selatan	Kalsel				1			1			3,00			
160	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Yogyakarta	DIY			1				1		3,00				
161	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Bulungan	Kaltara						1	1					3,00	
162	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Kabupaten Poso (SDN 1 Maranda, SMK 2 Poso Pesisir, Pasantren Gontor, SDN 19 Poso, SMAN 2 Poso)	Sulteng				1			1			3,00			

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	228	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
163	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) SMA Kartika 181, SD Kartika & SMP Kartika Ambon, SMA Muhammadiyah, SMP Kristen YPKPM Ambon, SMA Xaverius Ambon	Maluku						1	1					3,00	
164	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Jawa Tengah	Jateng			1				1		3,00				
165	Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) di Papua Barat	Papua Barat						1	1					3,00	
166	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Kab. Aceh Besar	Aceh				1			1			0,15			
167	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Kab. Sumba Timur	NTT				1			1			0,15			
168	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Kab. Ngada	NTT					1		1				0,15		
169	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Kabupaten Tanah Bumbu	Kalsel						1	1					0,15	
170	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Kabupaten Banjar	Kalsel					1		1				0,15		
171	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Kabupaten Tabalong	Kalsel						1	1					0,15	
172	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Kalimantan Tengah	Kalteng					1	1	2				0,15	0,15	
173	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Sulawesi Selatan	Sulsel					1		1				0,15		
174	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Bengkulu	Bengkulu			1			1	2		0,15			0,15	
175	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Yogyakarta	DIY				1		1	2			0,15		0,15	
176	Pembangunan Implementasi Batas Kecelakaan di Kalimantan Utara	Kaltara			1				1		0,15				
177	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Terminal Madya Tarutung	Sumut			1				1		3,00				
178	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Terminal Tipe-A Alam Barajo	Jambi			1				1		3,00				
179	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Banten	Banten			1				1		3,00				
180	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Jawa Barat	Jabar				1			1			3,00			
181	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Terminal Tipe A Patria Blitar	Jatim				1			1			3,00			

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
182	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Terminal Tipe A Purabaya, Sidoarjo	Jatim						1	1					3,00	
183	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Jembrana	Bali				1			1			3,00			
184	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Tabanan	Bali					1		1				3,00		
185	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Karang Asem	Bali						1	1					3,00	
186	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Kabupaten Sumbawa	NTB					1		1				3,00		
187	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Kota Bima	NTB						1	1					3,00	
188	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Kab. Belu	NTT					1		1				3,00		
189	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Kab. Tabalong	Kalsel					1		1				3,00		
190	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Kalimantan Tengah	Kalteng					1		1				3,00		
191	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Sulawesi Selatan	Sulsel				1			1			3,00			
192	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Bengkulu	Bengkulu						1	1					3,00	
193	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Terminal Tipe A Giwang	DIY						1	1					3,00	
194	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Kota Palu	Sulteng						1	1					3,00	
195	Pembangunan Taman Edukatif Lalu Lintas Jalan di Papua Barat	Papua Barat						1	1					3,00	
IKK 37 Jumlah kendaraan wajib uji yang diuji berkala sesuai pedoman dan tata cara / jumlah kendaraan wajib uji yang diuji berkala															
37	Penyelenggaraan uji berkala kendaraan bermotor														
	Penyelenggaraan Uji Berkala Kendaraan Bermotor Wajib Uji														
1	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Aceh	Aceh		1	-	-	-	-	1						
2	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Lampung	Lampung		1	-	-	-	-	1						
3	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Bengkulu	Bengkulu		1	-	-	-	-	1						
4	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Nusa Tenggara Barat	NTB		1	-	1	-	1	3						
5	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Banten	Banten		1	-	-	1	1	3						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
6	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Sulawesi Utara	Sulut		1	-	-	-	-	1						
7	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di D.I Yogyakarta	DIY		1	1	-	-	-	2						
8	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Sumatera Barat	Sumbar		1	1	1	1	1	5						
9	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Nusa Tenggara Timur	NTT		1	1	1	1	1	5						
10	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Kalimantan Timur	Kaltim		1	1	1	1	1	5						
11	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Kalimantan Utara	Kaltara		1	1	1	1	1	5						
12	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Sulawesi Barat	Sulbar		1	1	1	1	1	5						
13	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Papua	Papua		1	1	1	1	1	5						
14	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Sulawesi Selatan	Sulsel		-	1	-	-	-	1						
15	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Sulawesi Tenggara	Sultra		-	1	1	-	-	2						
16	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Sumatera Utara	Sumut		-	1	1	1	1	4						
17	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Kepulauan Riau	Kepri		-	1	1	1	1	4						
18	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Jawa Barat	Jabar		-	1	1	1	1	4						
19	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Jawa Timur	Jatim		-	1	1	1	1	4						
20	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Kalimantan Barat	Kalbar		-	1	1	1	1	4						
21	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Kalimantan Tengah	Kalteng		-	1	1	1	1	4						
22	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Kalimantan Selatan	Kalsel		-	-	1	-	-	1						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
23	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Bangka Belitung	Babel		-	-	1	-	-	1						
24	Pengadaan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Jambi	Jambi		-	-	1	-	1	2						
25	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Sumut	Sumut		1	-	-	-	-	1						
26	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Lampung	Lampung		1	-	-	-	-	1						
27	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Banten	Banten		1	-	1	-	1	3						
28	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Jabar	Jabar		1	-	-	-	-	1						
29	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Sulsel	Sulsel		1	-	-	-	-	1						
30	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Jateng	Jateng		1	-	-	-	-	1						
31	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Jatim	Jatim		1	1	-	-	-	2						
32	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di DIY	DIY		1	1	1	-	-	3						
33	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Kaltim	Kaltim		1	1	1	1	1	5						
34	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Kalbar	Kalbar		-	1	1	-	-	2						
35	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Kaltara	Kaltara		-	1	1	1	1	4						
36	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Sultra	Sultra		-	1	1	1	1	4						
37	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Papua Barat	Papua Barat		-	1	1	1	1	4						
38	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di BPLJSKB	Jabar		-	1	2	1	1	5						
39	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Sulteng	Sulteng		-	-	1	-	1	2						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
40	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Malut	Malut		-	-	1	-	1	2						
41	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Gorontalo	Gorontalo		-	-	1	-	-	1						
42	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Kalsel	Kalsel		-	-	-	1	-	1						
IKK 38	Jumlah audiens yang telah mendapatkan kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman / jumlah audiens yang telah mendapatkan kampanye keselamatan LLAJ														
38	Penyelenggaraan kampanye keselamatan LLAJ														
	Penyelenggaraan Kampanye Keselamatan Lalu Lintas Jalan														
1	Pelaksanaan Pekan Nasional Keselamatan Jalan (PN)	Pusat		5.000	5.100	5.100	5.150	5.150	25.500						
2	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Aceh (PN)	Aceh		300	400	400	450	500	2.050						
3	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Sumut (PN)	Sumut		300	400	400	450	500	2.050						
4	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Sumbar (PN)	Sumbar		300	400	400	450	500	2.050						
5	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Riau (PN)	Riau		300	400	400	450	500	2.050						
6	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Kepulauan Riau (PN)	Kepri		300	400	400	450	500	2.050						
7	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Jambi (PN)	Jambi		300	400	400	450	500	2.050						
8	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Bengkulu (PN)	Bengkulu		250	300	300	350	350	1.550						
9	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Lampung (PN)	Lampung		300	400	400	450	500	2.050						
10	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Sumsel (PN)	Sumsel		300	400	400	450	500	2.050						
11	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Bangka Belitung (PN)	Babel		250	300	300	350	350	1.550						
12	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Banten (PN)	Banten		300	400	400	450	500	2.050						
13	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Jawa Barat (PN)	Jabar		300	400	400	450	500	2.050						
14	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Jawa Tengah (PN)	Jateng		300	400	400	450	500	2.050						
15	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di D.I Yogyakarta (PN)	DIY		250	300	300	350	350	1.550						
16	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Jawa Timur (PN)	Jatim		300	400	400	450	500	2.050						
17	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Bali (PN)	Bali		300	400	400	450	500	2.050						
18	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Nusa Tenggara Barat (PN)	NTB		300	400	400	450	500	2.050						
19	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Nusa Tenggara Timur (PN)	NTT		300	350	350	350	400	1.750						
20	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Kalimantan Barat (PN)	Kalbar		300	400	400	450	500	2.050						
21	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Kalimantan Timur (PN)	Kaltim		300	400	400	450	500	2.050						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
22	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Kalimantan Tengah (PN)	Kalteng		300	400	400	450	500	2.050						
23	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Kalimantan Selatan (PN)	Kalsel		300	400	400	450	500	2.050						
24	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Kalimantan Utara (PN)	Kaltara		250	300	300	350	350	1.550						
25	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Sulawesi Tenggara (PN)	Sultra		300	400	400	450	500	2.050						
26	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Sulawesi Selatan (PN)	Sulsel		300	400	400	450	500	2.050						
27	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Sulawesi Barat (PN)	Sulbar		250	300	300	350	350	1.550						
28	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Sulawesi Tengah (PN)	Sulteng		300	400	400	450	500	2.050						
29	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Gorontalo (PN)	Gorontalo		300	400	400	450	500	2.050						
30	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Sulawesi Utara (PN)	Sulut		300	400	400	450	500	2.050						
31	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Maluku (PN)	Maluku		400	450	450	500	500	2.300						
32	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Maluku Utara (PN)	Malut		400	450	450	500	500	2.300						
33	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Papua (PN)	Papua		400	450	450	500	500	2.300						
34	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Papua Barat (PN)	Papua Barat		400	450	450	500	500	2.300						
IKK 39	Jumlah orang mendapatkan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak guru atau pendamping sesuai pedoman / Jumlah orang mendapatkan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak guru atau pendamping														
39	Penyelenggaraan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini bagi anak, guru, dan pendamping														
	Penyelenggaraan Edukasi Keselamatan Lalu Lintas Jalan pada Anak Usia Dini														
1	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Aceh	Aceh		180	250	250	250	220	1.150						
2	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Sumut	Sumut		180	250	250	250	220	1.150						
3	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Sumbar	Sumbar		180	250	250	250	220	1.150						
4	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Riau	Riau		180	250	250	250	220	1.150						
5	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Kepri	Kepri		180	250	250	250	220	1.150						
6	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Jambi	Jambi		180	250	250	250	220	1.150						
7	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Lampung	Lampung		180	250	250	250	220	1.150						
8	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Banten	Banten		180	250	250	250	220	1.150						
9	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Jabar	Jabar		180	250	250	250	220	1.150						
10	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Jateng	Jateng		180	250	250	250	220	1.150						
11	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Sumsel	Sumsel		180	250	250	250	220	1.150						
12	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Jatim	Jatim		180	250	250	250	220	1.150						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
13	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Bali	Bali		180	250	250	250	220	1.150						
14	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Nusa Tenggara Barat	NTB		180	250	250	250	220	1.150						
15	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Nusa Tenggara Timur	NTT		180	250	250	250	220	1.150						
16	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Kalimantan Timur	Kaltim		180	250	250	250	220	1.150						
17	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Kalimantan Tengah	Kalteng		180	250	250	250	220	1.150						
18	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Kalimantan Selatan	Kalsel		180	250	250	250	220	1.150						
19	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Sulawesi Tenggara	Sultra		180	250	250	250	220	1.150						
20	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Sulawesi Selatan	Sulsel		180	250	250	250	220	1.150						
21	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Sulawesi Tengah	Sulteng		250	250	250	250	250	1.250						
22	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Gorontalo	Gorontalo		180	250	250	250	220	1.150						
23	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Sulawesi Utara	Sulut		180	250	250	250	220	1.150						
24	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Maluku	Maluku		180	250	250	250	220	1.150						
25	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Papua	Papua		180	250	250	250	220	1.150						
26	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Papua Barat	Papua Barat		180	250	250	250	220	1.150						
27	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Maluku Utara	Malut		180					180						
28	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Bengkulu	Bengkulu			200	200	200	200	800						
29	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Babel	Babel			250	250	250	220	970						
30	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di D.I Yogyakarta	DIY			200	200	200	200	800						
31	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Kalimantan Utara	Kaltara			200	200	200	200	800						
32	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Sulawesi Barat	Sulbar			200	200	200	200	800						
33	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Kalimantan Barat	Kalbar			200	200	200	200	800						
IKK 45 Jumlah SBNP di pelabuhan SDP sesuai ketentuan / Jumlah SBNP di pelabuhan SDP															
45	Penyelenggaraan SBNP di pelabuhan SDP														
	Penyediaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran														
1	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Sulawesi Tengah	Sulteng		-	1	-	1	-	2	-	1,30	-	1,30	-	2,60
2	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Bangka Belitung	Babel		-	1	-	-	1	2	-	1,30	-	-	1,30	2,60
3	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Sulawesi Utara	Sulut		-	1	-	1	1	3	-	1,30	-	1,30	1,30	3,90

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
4	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Jawa Barat	Jabar		-	1	-	-	-	1	-	1,30	-	-	-	1,30
5	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Sulawesi Tengah	Sulteng		-	1	-	1	-	2	-	1,30	-	1,30	-	2,60
6	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Maluku	Maluku		-	1	1	-	-	2	-	1,30	1,30	-	-	2,60
7	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Bali	Bali		-	1	-	-	-	1	-	1,30	-	-	-	1,30
8	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Nusa Tenggara Timur	NTT		-	-	1	1	-	2	-	-	1,30	1,30	-	2,60
9	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Riau	Riau		-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1,30	1,30
10	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Kepulauan Riau	Kepri		-	-	1	-	1	2	-	-	1,30	-	1,30	2,60
11	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Papua	Papua		-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1,30	1,30
12	Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) di Provinsi Jawa Timur	Jatim		-	-	1	-	-	1	-	-	1,30	-	-	1,30
IKK 46 Kapasitas operasional layanan halte sungai dan danau sesuai SPM / kapasitas operasional halte sungai dan danau															
46	Penyelenggaraan halte sungai dan danau														
	Penyediaan Halte Sungai dan Danau														
1	Pembangunan Halte Sungai Prov. Jambi	Jambi		2	2	2	2	2	10						
2	Pembangunan Halte Sungai Prov. Kalimantan Barat	Kalbar		1	1	1	1	1	5						
3	Pembangunan Halte Sungai Prov. Kalimantan Selatan	Kalsel		1	2	2	2	2	9						
4	Pembangunan Halte Sungai Prov. Kalimantan Timur	Kaltim		1	1	1	1	1	5						
5	Pembangunan Halte Sungai Prov. Kalimantan Utara	Kaltara		1	1	1	1	1	5						
6	Pembangunan Halte Sungai Prov. Kalimantan Tengah	Kalteng		1	-	1	1	1	4						
7	Pembangunan Halte Sungai Prov. Sumatera Barat	Sumbar		-	1	1	-	-	2						
8	Pembangunan Halte Sungai Prov. Riau	Riau		-	1	1	1	1	4						
9	Pembangunan Halte Sungai Prov. Lampung	Lampung		-	1	1	1	1	4						
10	Pembangunan Halte Sungai Prov. Jawa Tengah	Jateng		-	-	1	-	-	1						
11	Pembangunan Halte Sungai Prov. Jawa Barat	Jabar		-	-	-	1	1	2						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
	12	Pembangunan Halte Sungai Prov. Sumatera Selatan	Sumsel	-	-	-	1	1	2						
	13	Pembangunan Halte Sungai Prov. Aceh	Aceh	-	-	-	1	-	1						
	14	Pembangunan Halte Sungai Prov. Sulawesi Tengah	Sulteng	-	-	-	-	1	1						
IKK 47 Jumlah unit rambu sungai dan danau sesuai spesifikasi teknis / jumlah unit rambu sungai dan danau															
47	Penyelenggaraan rambu sungai dan danau														
	Penyediaan rambu sungai dan danau														
	1	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Riau	Riau	1	1	1	1	1	5						
	2	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Jambi	Jambi	1	1	1	1	1	5						
	3	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Lampung	Lampung	1	1	1	1	1	5						
	4	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Kalimantan Selatan	Kalsel	1	1	1	-	-	3						
	5	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Kalimantan Tengah	Kalteng	2	-	1	1	1	5						
	6	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi DI Yogyakarta	DI Yogyakarta	1	-	-	-	-	1						
	7	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Jawa Barat	Jabar	1	1	-	-	-	2						
	8	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Kalimantan Timur	Kaltim	-	1	-	-	-	1						
	9	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Kalimantan Barat	Kalbar	-	1	1	1	1	4						
	10	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Kalimantan Utara	Kaltara	-	-	1	1	-	2						
	11	Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau di Provinsi Papua	Papua	-	-	1	-	-	1						
IKK 48 Jumlah operasional perangkat LPS dan radio di pelabuhan SDP sesuai standar teknis / jumlah operasional perangkat LPS dan radio di pelabuhan SDP															
48	Penyelenggaraan perangkat LPS dan radio di pelabuhan SDP														
	Penyediaan perangkat LPS dan radio														
	1	Pengadaan Local Port Services (LPS) di Pelabuhan Penyeberangan di Prov. Aceh	Aceh	1	-	-	-	-	1						

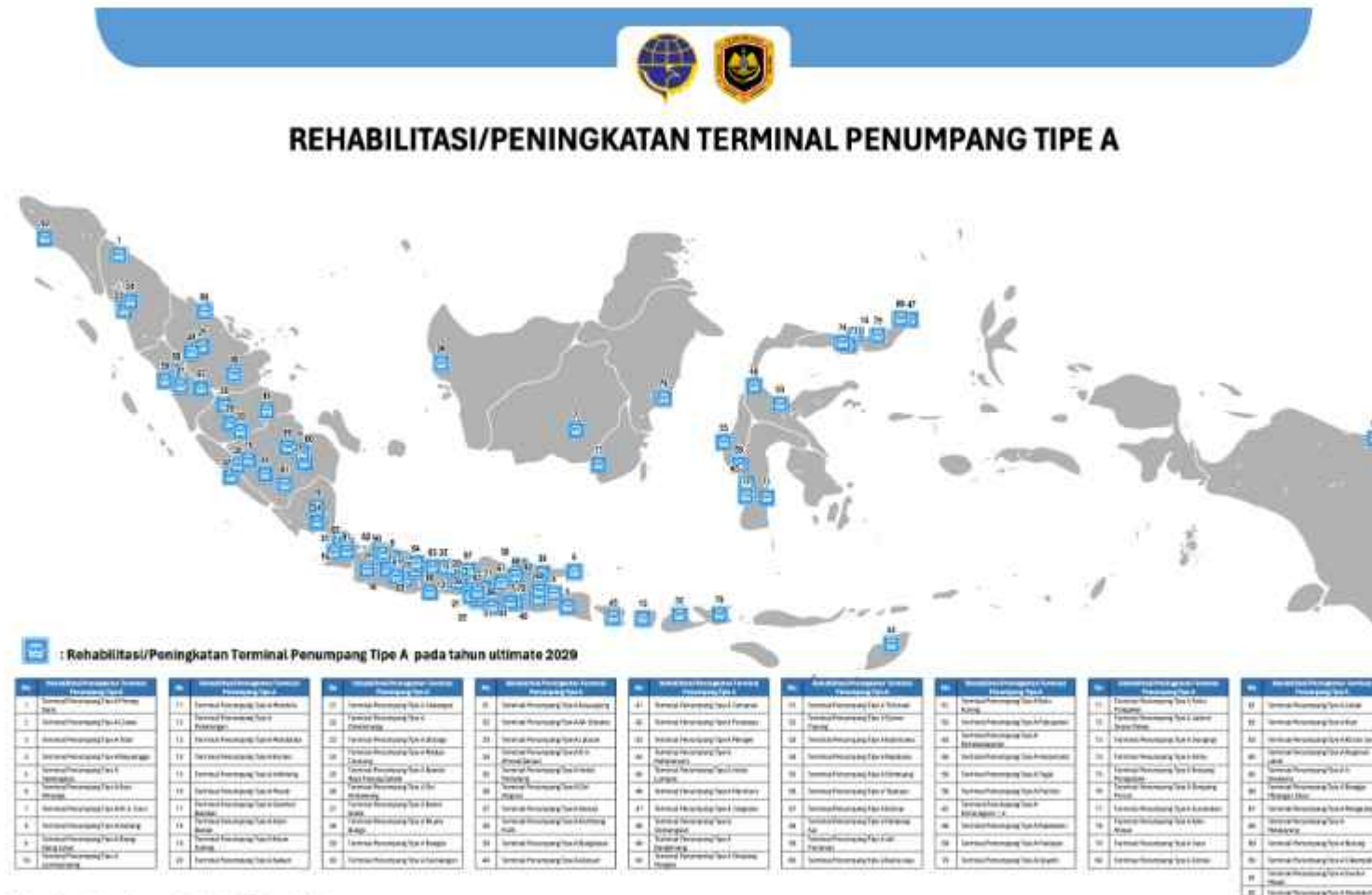
No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	2028	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
2	Pengadaan Local Port Services (LPS) di Pelabuhan Penyeberangan di Prov. Nusa Tenggara Timur	NTT		1	-	-	1	-	2						
3	Pengadaan Local Port Services (LPS) di Pelabuhan Penyeberangan di Prov. Jawa Timur	Jatim		1	-	-	-	-	1						
4	Pengadaan Local Port Services (LPS) di Pelabuhan Penyeberangan di Prov. Sumatera Utara	Sumut		-	1	-	-	-	1						
5	Pengadaan Local Port Services (LPS) di Pelabuhan Penyeberangan di Prov. Sumatera Barat	Sumbar		-	-	1	-	-	1						
6	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Sulawesi Selatan	Sulsel		1	-	-	-	-	1						
7	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Sulawesi Tenggara	Sultra		4	-	-	-	-	4						
8	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Kepulauan Riau	Kepri		3	-	1	-	-	4						
9	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Maluku Utara	Malut		3	1	1	-	-	5						
10	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Papua	Papua		-	1	-	-	-	1						
11	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Papua Barat	Papua Barat		-	1	-	-	-	1						
12	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Maluku	Maluku		-	1	1	-	-	2						
13	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Nusa Tenggara Timur	NTT		-	1	1	1	-	3						
14	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Riau	Riau		-	-	1	-	-	1						
15	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Bali	Bali		-	-	1	-	-	1						
16	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Sulawesi Utara	Sulut		-	-	1	-	1	2						
17	Pengadaan Radio Marine di Provinsi Kalimantan Tengah	Kalteng		-	-	-	-	1	1						
IKK 51 Jumlah operasional kapal patroli multipurpose sesuai SPM / jumlah operasional kapal patroli multipurpose															
51	Penyelenggaraan kapal patroli multipurpose														
	jumlah Kapal Patroli Multipurpose SDP														
1	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Kepri	Kepri		1	-	-	-	-	1						
2	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Maluku	Maluku		1	-	-	-	-	1						
3	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Sulsel	Sulsel		1	-	-	-	-	1						
4	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Jatim	Jatim		-	1	-	-	-	1						
5	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Papua	Papua		-	1	-	-	-	1						
6	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Riau	Riau		-	-	1	-	-	1						
7	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di NTB	NTB		-	-	1	-	-	1						

No	Kegiatan	Lokasi	Satuan	Volume						Sumber Pendanaan (Rp juta)					
				2025	2026	2027	228	2029	Total	2025	2026	2027	2028	2029	Total
8	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Sulut	Sulut		-	-	1	-	-	1						
9	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Papua Barat	Papua Barat		-	-	-	1	-	1						
10	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di Sumatera Barat	Sumbar		-	-	-	1	-	1						
11	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 17 Meter (PN) di NTT	NTT		-	-	-	-	1	1						
12	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di Babel	Babel		1	-	-	-	-	1						
13	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di Kalbar	Kalbar		1	-	-	-	-	1						
14	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di Sulbar	Sulbar		-	1	-	-	-	1						
15	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di Kalsel	Kalsel		-	1	-	-	-	1						
16	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di Gorontalo	Gorontalo		-	-	1	-	-	1						
17	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di Riau	Riau		-	-	-	1	-	1						
18	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di Kalteng	Kalteng		-	-	-	1	-	1						
19	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di NTT	NTT		-	-	-	-	1	1						
20	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 12 Meter (PN) di Kaltara	Kaltara		-	-	-	-	1	1						
21	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 7,5 Meter (PN) di Danau Toba	Sumut		3	-	-	-	-	3						
22	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 7,5 Meter (PN) di Jawa Barat	Jawa Barat		-	1	-	-	-	1						
23	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 7,5 Meter (PN) di Papua	Papua		-	-	1	-	-	1						
24	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 7,5 Meter (PN) di Sumatera Barat	Sumbar		-	-	1	-	-	1						
25	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 7,5 Meter (PN) di Jateng	Jateng		-	-	-	1	-	1						
26	Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose 7,5 Meter (PN) di Bali	Bali		-	-	-	-	1	1						

Lampiran 4: Peta Proyek Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029



Gambar 26. Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A dan Terminal Barang



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 27. Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 28. Subsidi Angkutan Umum Massal Perkotaan Buy The Service



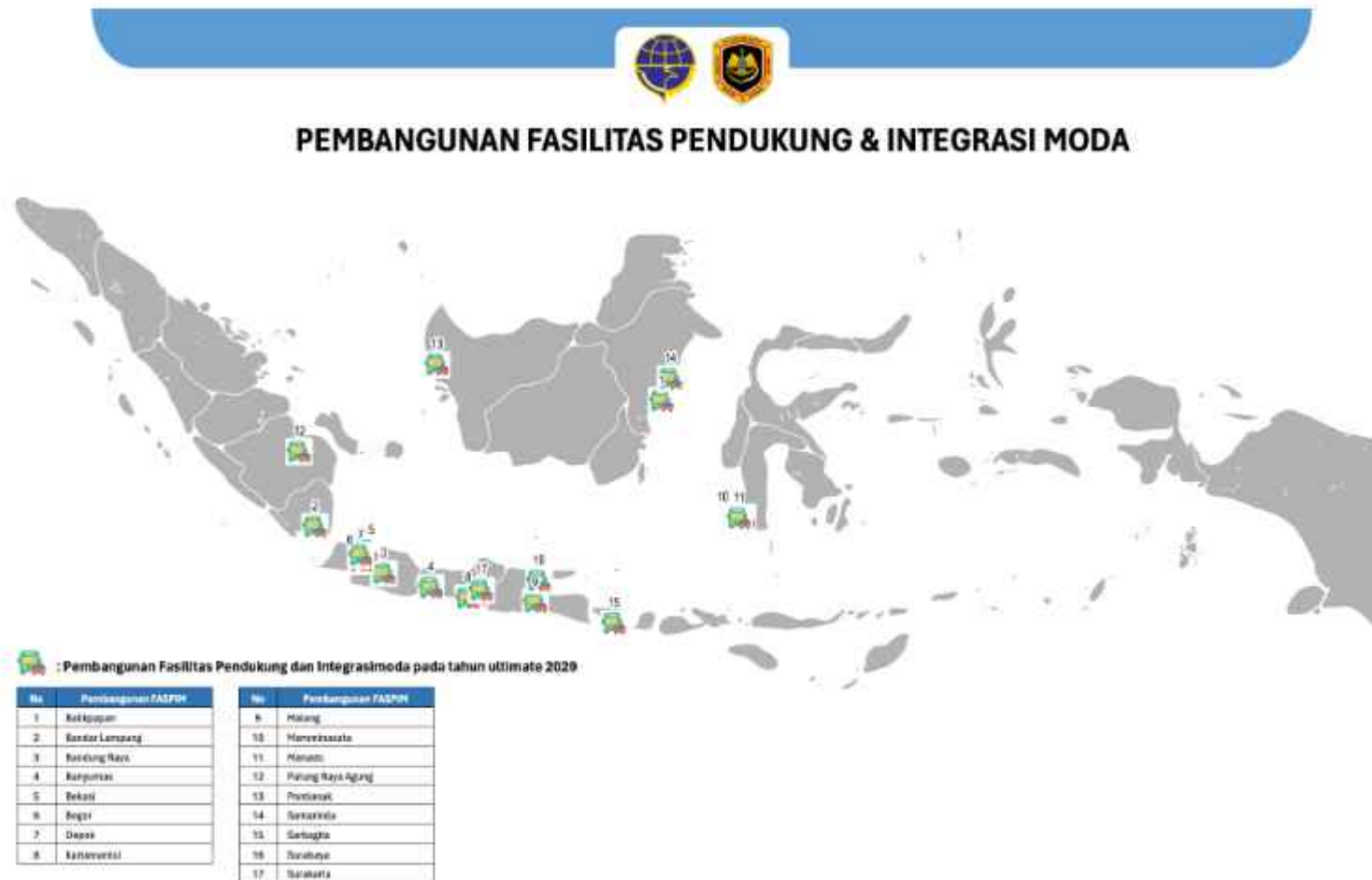
Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 29. Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas di Perkotaan



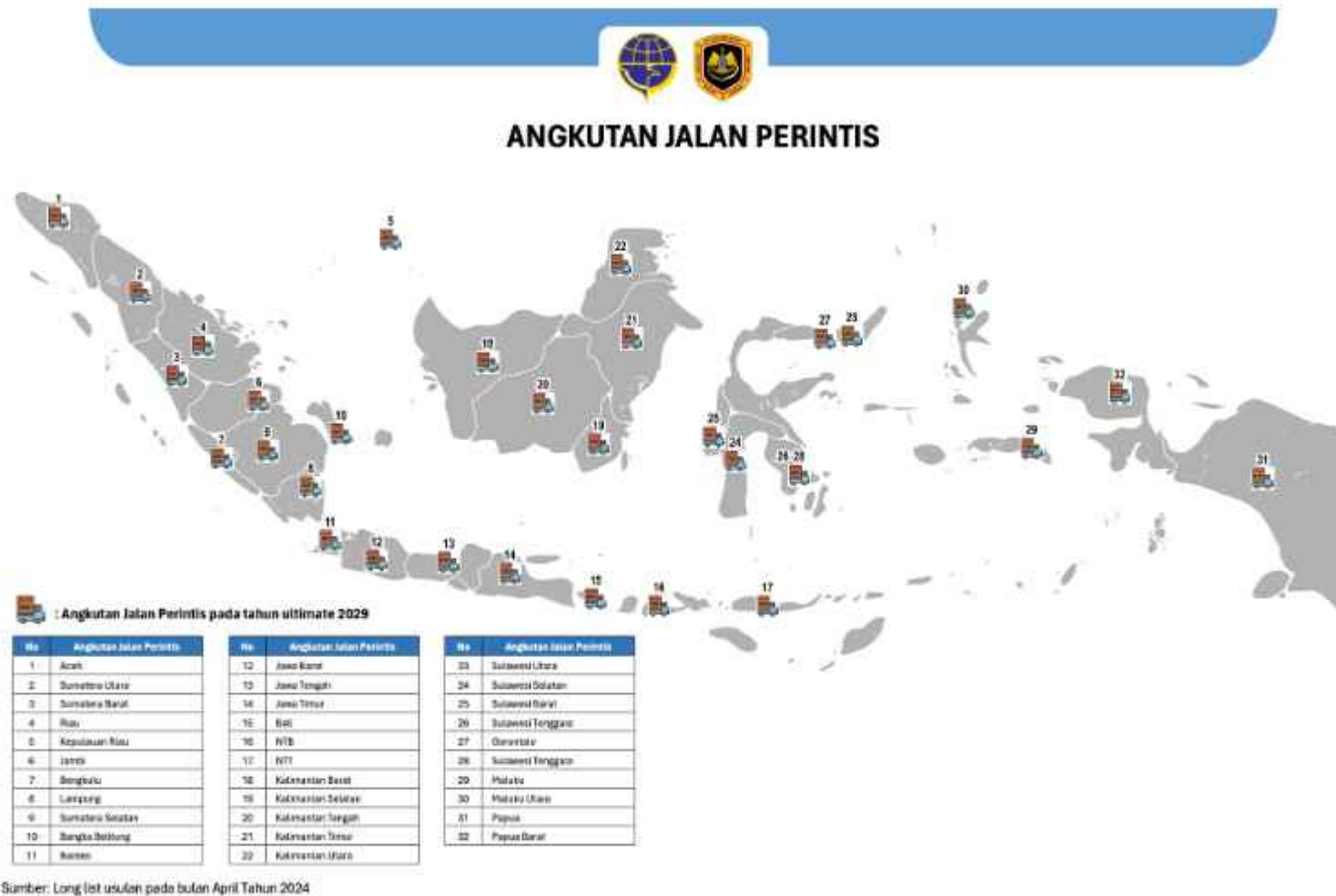
Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 30. Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal ITS



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 31. Pembangunan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda



Gambar 32. Angkutan Jalan Perintis



Gambar 33. Jaringan Angkutan Barang Perintis



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 34. Pembangunan Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 35. Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 36. Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 37. Pengadaan dan Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 38. Pengadaan dan Pembangunan Rute Aman Sekolah (RASS)



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 39. Pengadaan dan Pembangunan Taman Edukasi



Gambar 40. Implementasi Batas Kecepatan



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 41. Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan



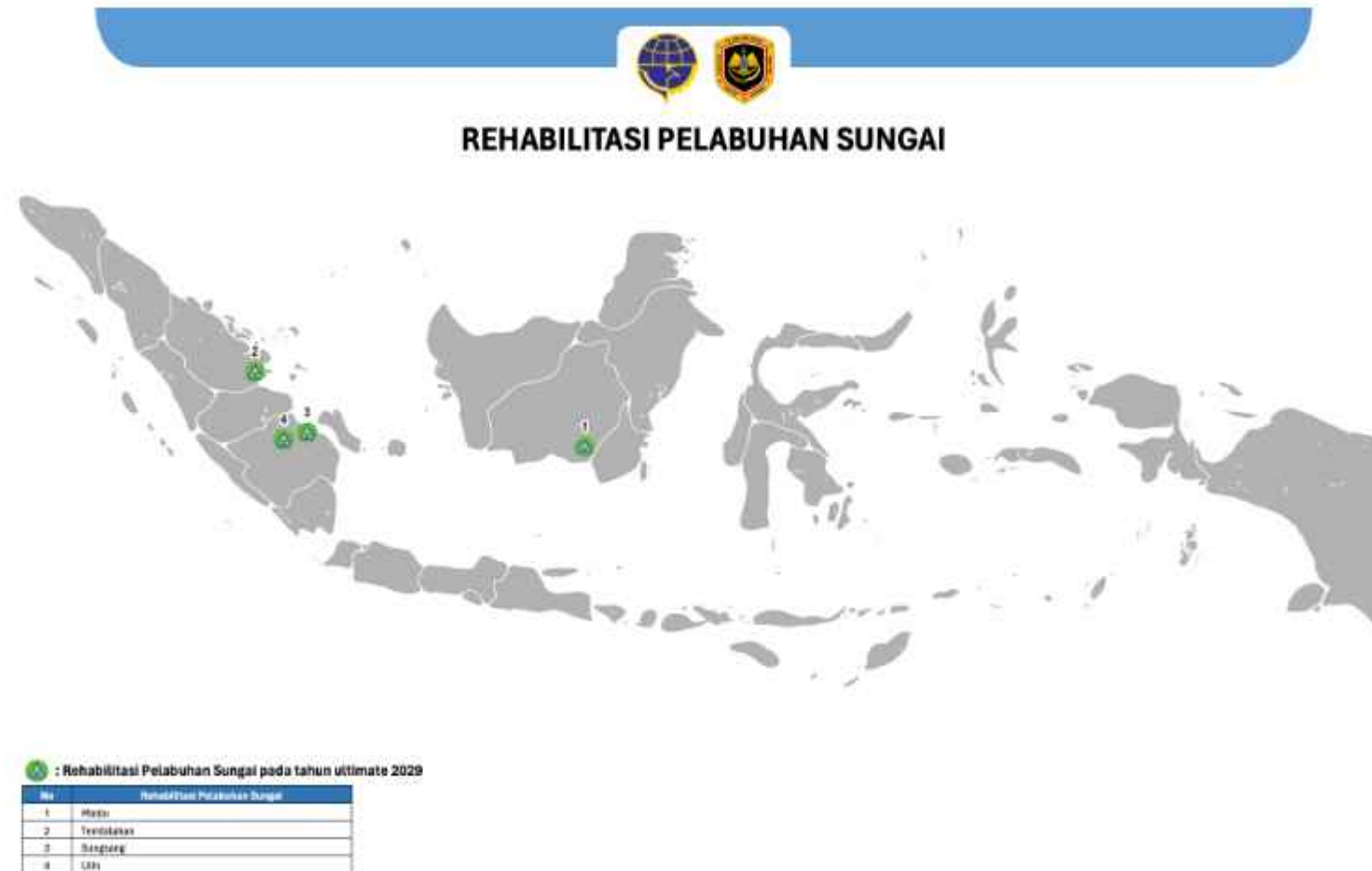
Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 42. Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan



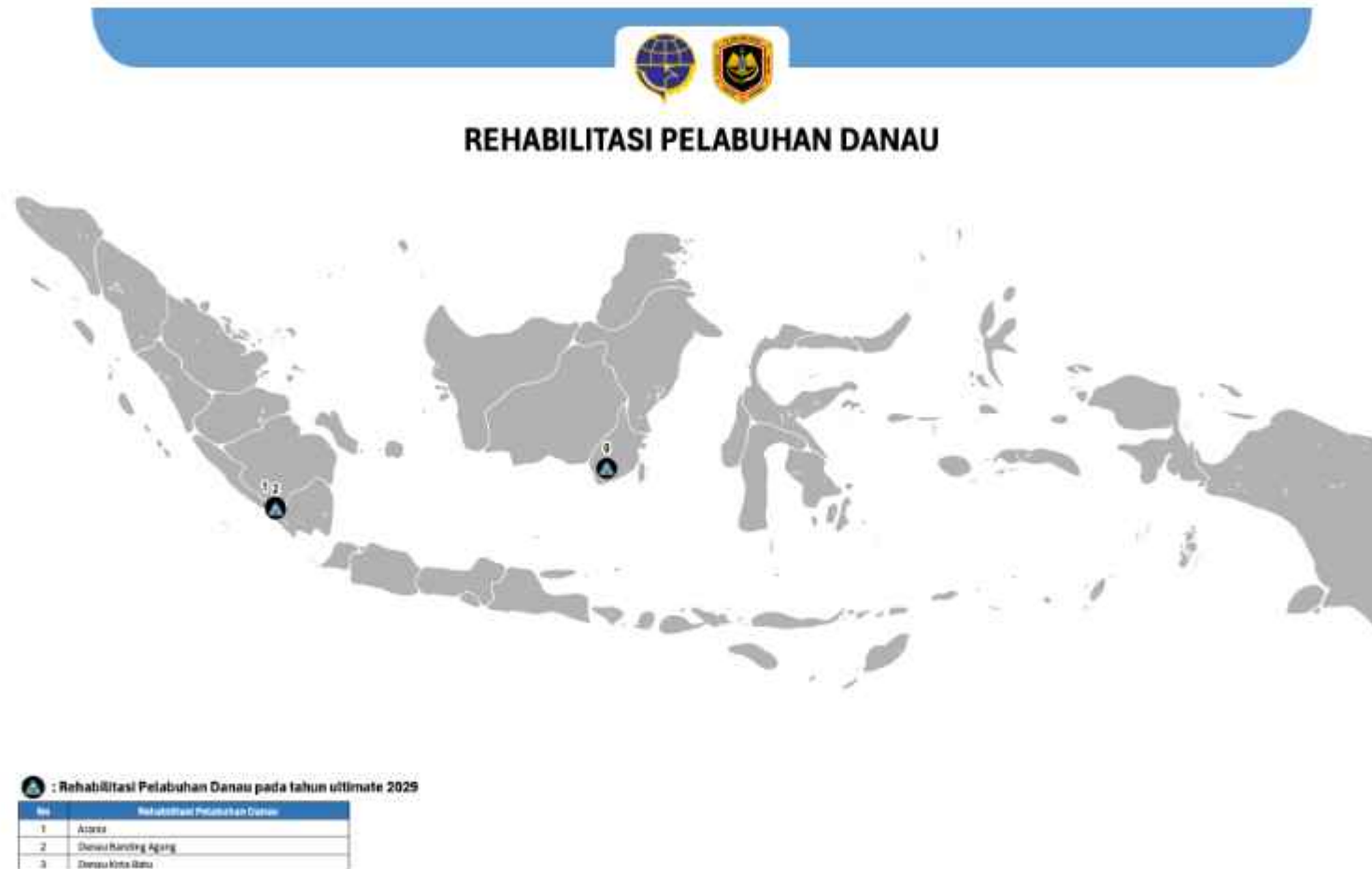
Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 43. Pembangunan Pelabuhan Sungai



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 44. Rehabilitasi Pelabuhan Sungai



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 45. Rehabilitasi Pelabuhan Danau



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 46. Pembangunan Halte Sungai



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 47. Pembangunan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran SBNP



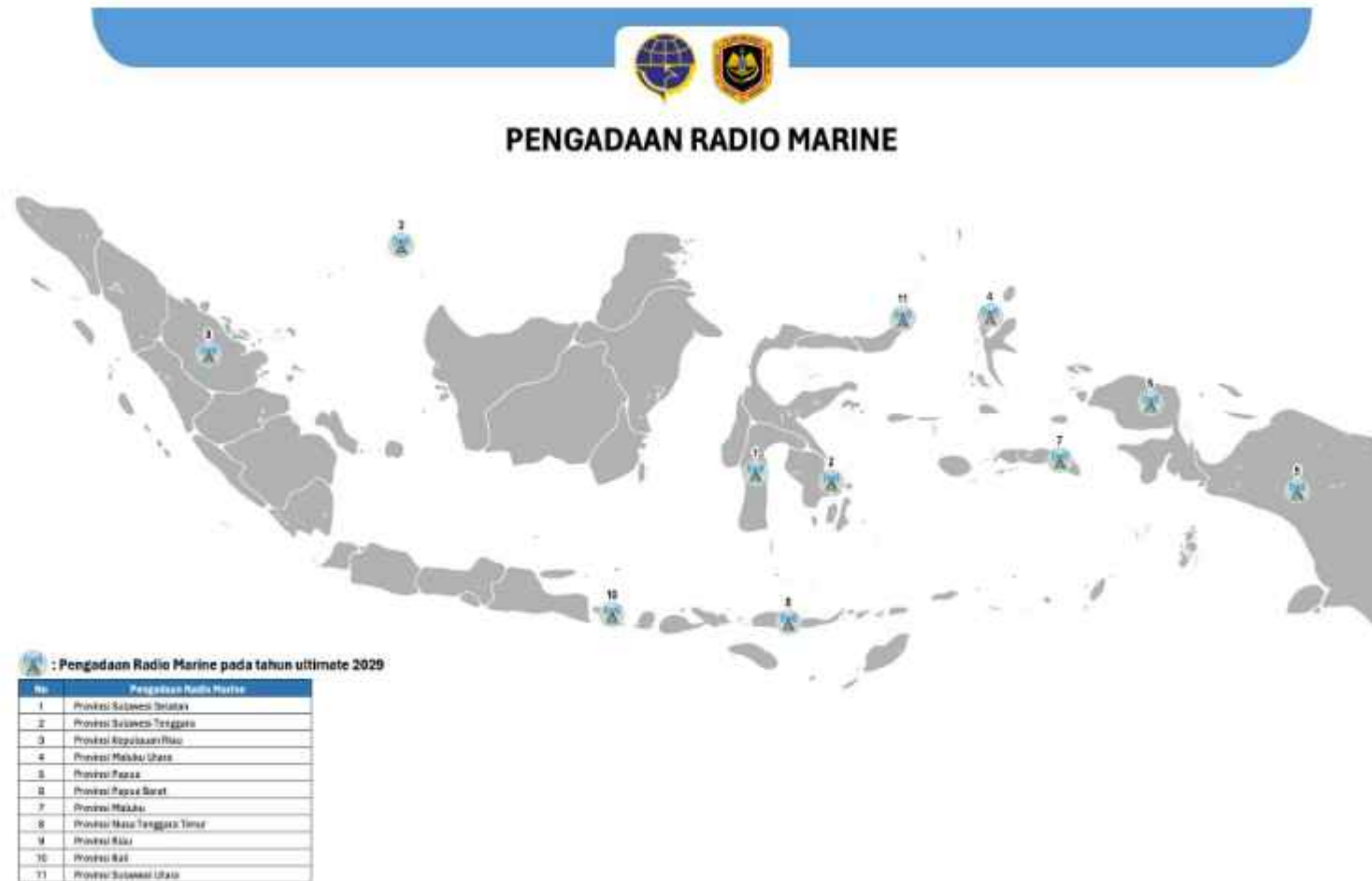
Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 48. Pembangunan Kapal Patroli Multipurpose



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 49. Pengadaan Local Port Services



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 50. Pengadaan Radio Marine



Sumber: Long list usulan pada bulan April Tahun 2024

Gambar 51. Pengadaan dan Pemasangan Rambu Sungai dan Danau