



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS I JAWA BARAT

Gedung Terminal Leuwipanjang
Jl. Leuwipanjang Kota Bandung
Provinsi Jawa Barat 40234

TELP : (022) 20287815

FAX. : (022) 20287815

Email : bptd_jawabarat@kemenhub.go.id

NOTA DINAS

Nomor : 733 /BPTD-Jabar/TU/XII/2025

Yth. : Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat
Dari : Kepala Bagian Tata Usaha
Hal : Penyampaian Draft Rencana Strategis Periode 2025-2029
Tanggal : 31 Desember 2025

Disampaikan dengan hormat, menindaklanjuti disposisi Bapak Kepala Balai pada surat Plt. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: PR.001/1/1/13/DJPD/2025 Tanggal 22 Desember 2025 perihal penyampaian batas waktu penetapan Rencana Strategis Eselon II dan UPT sehubungan dengan hal tersebut dapat kiranya disampaikan Draft Rencana Strategis Periode 2025-2029 Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat.

Demikian disampaikan, atas perkenan dan petunjuk lebih lanjut Bapak Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat diucapkan terima kasih.


Fathir P. Siregar
NIP. 19790402 200012 1 001



Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Balai Pengelola Transportasi
Darat Kelas I Jawa Barat

RENCANA STRATEGIS

BPTD KELAS I JAWA BARAT

Tahun 2025 - 2029



Bptd_jabar



Bptdjabar



hubdat.dephub.go.id/id/bptd/jabar

KATA PENGANTAR

Berdasarkan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, **Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025–2029** merupakan dokumen perencanaan yang disusun untuk Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam jangka waktu lima tahun (2025–2029). Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat memuat **visi, misi, sasaran, strategi, kebijakan, program, serta kegiatan pembangunan di bidang perhubungan darat** yang menjadi tugas dan fungsi balai, sebagaimana diatur dalam **Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 1 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 mengenai Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat**.

Proses penyusunan maupun sistematika dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat berpedoman pada Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas Nomor 10 Tahun 2023 Tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025- 2029.

Adapun muatan dari dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat 2025-2029 ini disusun dengan mempertimbangkan mandat-mandat pembangunan di bidang transportasi darat dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2025- 2029, Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 serta regulasi dan dokumen perencanaan terkait. Selain itu, muatan kebijakan dan rencana aksi dalam Renstra BPTD Kelas I Jawa Barat 2025-2029 ini diharapkan dapat menyelesaikan sejumlah isu strategis dan sekaligus menjawab perkembangan lingkungan strategis di bidang transportasi darat, sehingga diharapkan dapat membawa level kinerja penyelenggaraan transportasi darat yang lebih baik di masa datang.

Dengan ditetapkannya Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat 2025-2029 ini, maka seluruh dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) serta Rencana Kerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L) di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat untuk periode 2025-2029 diwajibkan untuk mengacu pada dokumen ini.

Dengan mengartikulasikan dan menterjemahkan muatan kebijakan di dalam dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat diharapkan dapat ikut serta mensukseskan agenda pembangunan nasional 2025 - 2029 dalam menciptakan transportasi darat yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah dalam mendukung perwujudan Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur.

Bandung, 31 Desember 2025

Kepala Balai Pengelola Transportasi
Darat Kelas I Jawa Barat



Ferdy Trisanto Kurniawan, S.T., M.Si.
NIP. 19780201 200312 1 002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	2
DAFTAR ISI	3
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Kondisi Umum	2
1.2. Potensi dan Permasalahan	9
1.3. Mandat dan Penugasan	34
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN	37
2.1. Visi	37
1.2. Misi	37
1.3. Tujuan	38
1.4. Sasaran	53
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN	59
3.1. Arah Kebijakan dan Strategi Nasional	59
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	71
2.1. Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029	71
2.2. Kerangka Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029	78
2.3. Manajemen Resiko Pembangunan Nasional Bidang Transportasi Darat Tahun 2025-2029	79
BAB V PENUTUP	87
5.1. Kesimpulan.....	87
5.2. Arah Pimpinan	88
5.3. Mekanisme Evaluasi	89
LAMPIRAN	90

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi BPTD Kelas I Jawa Barat	2
Tabel 1. 2 Pencapaian Sasaran Kegiatan Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2020-2024	6
Tabel 1. 3 Data Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Tahun 2023	12
Tabel 1. 4 Isu Strategis, tantangan dan Peluang Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	29
Tabel 1. 5 Isu Strategis di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat .	32
Tabel 1. 6 Daftar Peraturan Perundang-Undangan Rujukan sesuai tugas dan fungsi Ditjen Hubdat.....	34
Tabel 2. 1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	41
Tabel 2. 2 Tujuan, Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	54
Tabel 2. 3 Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029...	56
Tabel 2. 4 Sasaran dan Indkator Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat	57
Tabel 3. 1 Arah Kebijakan Balai Pengelola Transportasi Darat untuk Isu Strategis Nasional	61
Tabel 3. 2 Arah kebijakan Balai Pengelola Transporatsi Darat Kelas I Jawa Barat .	63
Tabel 4. 1 Target Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029	71
Tabel 4. 2 Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029.....	76
Tabel 4. 3 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas Sub Sektor Transportasi Darat di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029	78
Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMK 2025-2029 yang ditugaskan kepada Ditjen Perhubungan Darat	82

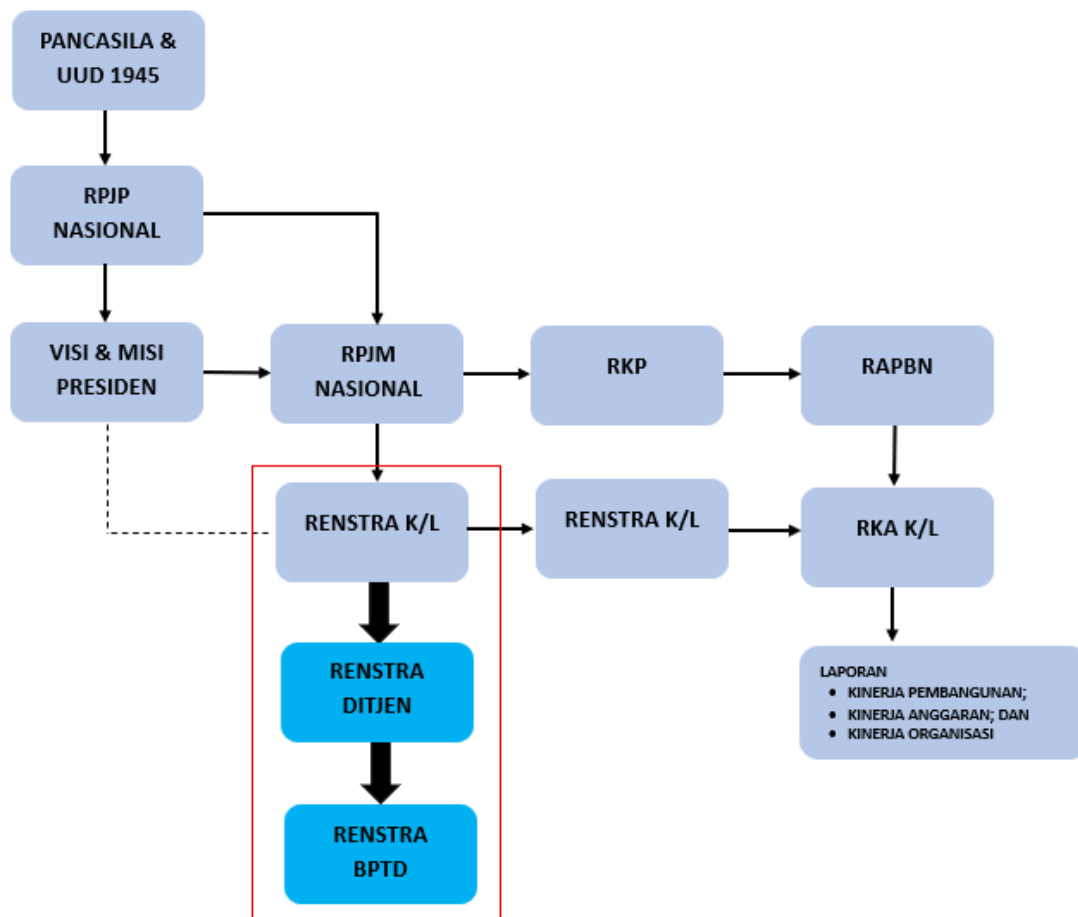
DAFTAR GAMBAR

Gambar I. 1	Alur Penyusunan Perencanaan	1
Gambar I. 2	Data Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Tahun 2023.....	13
Gambar I. 3	Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan	18
Gambar I. 4	Analisis Situasional Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.....	23
Gambar II. 1	Peta Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.....	40
Gambar II. 2	Casecading Indikator Konektivitas Angkutan Penumpang.....	43
Gambar II. 3	Casecading Indikator Pelayanan Angkutan Penumpang	44
Gambar II. 4	Casecading Indikator Pelayanan Angkutan Barang.....	45
Gambar II. 5	Casecading Indikator Keselamatan LLAJ	46
Gambar II. 6	Casecading Indikator Pelayanan Transportasi ADSP	47

BAB I

PENDAHULUAN

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



Gambar I. 1 Alur Penyusunan Perencanaan

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

1.1. Kondisi Umum

1. Tugas dan Fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat

Sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 1 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 mengenai Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat memiliki kedudukan, tugas, dan fungsi sebagaimana diuraikan pada **Tabel 1.1**

Tabel 1. 1 Kedudukan, Tugas dan Fungsi BPTD Kelas I Jawa Barat

NO	ASPEK	PENGATURAN DALAM PM 1 TAHUN 2025
1	Kedudukan BPTD Kelas I Jawa Barat	Balai Pengelola Transportasi Darat merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat dalam rangka penataan organisasi, meningkatkan efektivitas dan efisiensi kinerja Perhubungan Darat di wilayah Provinsi Jawa Barat.
2	Tugas BPTD Kelas I Jawa Barat	a) Melaksanakan penyusunan rencana, program, dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, sumber daya manusia, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat, serta evaluasi dan pelaporan. b) Melaksanakan pengelolaan terminal tipe A, terminal barang untuk umum, unit pelaksana

		penimbangan kendaraan bermotor, dan pelabuhan sungai, danau, penyeberangan. c) Melaksanakan pengendalian keselamatan sarana dan angkutan jalan, keselamatan dan keamanan pelayaran sungai, danau dan penyeberangan, serta melaksanakan kegiatan keperintisan. d) Melaksanakan kegiatan pengelolaan dan pengendalian lalu lintas jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta melakukan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan.
3	Fungsi yang dilaksanakan oleh BPTD Kelas I Jawa Barat	a) Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi pelaksanaan penyusunan rencana, program, anggaran, dan laporan evaluasi kinerja, pengelolaan urusan keuangan dan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), serta pelaporan Sistem Akuntansi Instansi (SAI); dan pelaksanaan urusan sumber daya manusia, hukum, hubungan masyarakat, persuratan, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan, rumah tangga, serta evaluasi dan pelaporan. b) Bidang Prasarana menyelenggarakan fungsi pelaksanaan pembangunan, pengembangan, pelayanan jasa, dan pengoperasian terminal tipe A, terminal barang untuk umum, dan unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor, serta bantuan teknis

		fasilitas pendukung dan integrasi moda; dan pelaksanaan pembangunan, pengembangan, pelayanan jasa, dan pengoperasian, serta bantuan teknis pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan. c) Bidang Sarana dan Angkutan menyelenggarakan fungsi pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala dan pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor, pemeriksaan dan sertifikasi kelaiklautan kapal, serta bantuan teknis penyediaan sarana jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, dan pelaksanaan analisis trayek angkutan jalan antar kota antar provinsi dan angkutan jalan yang disubsidi oleh pemerintah pusat, penetapan jadwal operasi, pemberian subsidi angkutan jalan dan pelayaran perintis sungai, danau, dan penyeberangan. d) Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan menyelenggarakan fungsi : 1) pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan untuk jaringan jalan nasional, penyediaan, pengoperasian, dan pemeliharaan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau, sarana bantu navigasi pelayaran, dan sistem informasi manajemen lalu lintas sungai, danau, dan penyeberangan; 2) pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai dan danau, pemberian rekomendasi laik fungsi jalan nasional non-tol, serta pemberian bantuan teknis perlengkapan jalan,
--	--	---

		halte, dan rambu sungai danau; 3) pelaksanaan pengamatan dan pemantauan perusahaan angkutan jalan, kegiatan karoseri, penyelenggara pengujian berkala kendaraan bermotor, pelabuhan dan penyelenggara pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersil, operator kapal sungai, danau, dan penyeberangan, kendaraan bermotor di jalan, tarif angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, pemberian subsidi angkutan jalan, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pemenuhan perlengkapan jalan, persetujuan teknis analisis dampak lalu lintas, pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan, pemenuhan kelaiklautan kapal sungai, danau, dan penyeberangan, ketepatan waktu pelayanan, dan pemberian subsidi angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, sarana bantu navigasi pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan, rambu, alur, dan halte sungai danau, kegiatan pengerukan dan reklamasi di kolam pelabuhan penyeberangan dan alur sungai danau, dan pemanfaatan bantuan teknis; dan 4) pelaksanaan kegiatan kesyahbandaran pada pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan, penegakan hukum terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan
--	--	---

		angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan, serta patroli dan pengamanan pelayaran sungai, danau, dan penyeberangan.
--	--	--

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2023 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat

2. Capaian RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat 2020-2024

Sasaran program dan kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat dirumuskan berdasarkan sasaran nasional serta Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020–2024, dengan memperhatikan visi dan misi Kementerian Perhubungan, serta dinamika permasalahan dan capaian pembangunan sektor transportasi darat pada periode 2020–2024. Pengukuran sasaran program dan kegiatan tersebut dilakukan melalui Indikator Kinerja Kegiatan. Selanjutnya, capaian Indikator Kinerja Program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat disajikan pada **Tabel 1.2** sebagai berikut:

Tabel 1. 2 Pencapaian Sasaran Kegiatan Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2020-2024

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
SK1	Meningkatnya konektivitas Transportasi Darat dan keterpaduan Antarmoda Transportasi	IKK1.1	Persentase pelaksanaan keperintisan angkutan jalan	%	100	100
		IKK1.2	Jumlah simpul Transportasi Nasional terlayani subsidi angkutan antarmoda	Lokasi	0	1
		IKK1.3	Jumlah Terminal Tipe-A dan terminal barang yang beroperasi	Lokasi	7	10
		IKK1.4	Jumlah penyediaan fasilitas pendukung	Lokasi	0	0

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
			dan integrasi moda			
		IKK1.5	Persentase pelaksanaan pelayanan keperintisan angkutan penyeberangan	%	100	100
		IKK1.6	Jumlah pelabuhan SDP yang beroperasi	lokasi	0	15
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan Transportasi Darat	IKK2.1	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di Terminal Tipe-A	%	88,29	100
		IKK2.2	Persentase penerapan SMART Terminal Tipe-A	%	0	100
		IKK2.3	Persentase pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) di pelabuhan SDP	%	80	100
SK4	Meningkatnya keselamatan Transportasi Darat	IKK3.1	Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal	%	80	90
		IKK3.2	Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat	%	20	35
		IKK3.3	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan ZOSS, RASS, dan batas kecepatan	Lokasi	0	144

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
		IKK3.4	Jumlah ketersediaan taman edukatif	Lokasi	0	1
		IKK3.5	Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan	Orang	500	1000
		IKK3.6	Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)*	unit	0	0
		IKK7a	Persentase standarisasi pengujian berkala kendaraan bermotor	%	100	100
		IKK7b	Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan alur pelayaran SDP	lokasi	0	0
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5.1	Kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	Nilai	80	85
SK1	Meningkatnya Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat Akuntabel	IKK 1	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran Ditjen Perhubungan Darat	Nilai	80	85

Sumber: Hasil Analisis (2024)

1.2. Potensi dan Permasalahan

Analisis potensi, permasalahan, peluang, dan tantangan pada Rencana Strategis Balai Pengelola Transportasi Darat 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:

1. 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. 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.

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

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

daripada persentase biaya angkutan terhadap barang setengah jadi atau barang jadi;

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

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

menurunkan waktu perjalanan pada koridor utama pulau di Indonesia menjadi peluang bagi peningkatan kontribusi sektor perhubungan darat untuk menurunkan biaya angkutan barang berbasis jalan.

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

2. Masih tingginya fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan

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

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

Tabel 1. 3 Data Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Tahun 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	25.6 71	23.5 29	25.2 66	27.5 31	27.8 95
- Luka Berat	orang	12.4 75	10.7 51	10.5 53	13.2 30	15.1 54
- 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
Keparahan Korban						
- Korban meninggal per kecelakaan	MD/ kejadian	0,22	0,24	0,24	0,20	0,18
- Korban Meninggal per Total Korban	MD/Total Korban	14,6 3%	15,9 2%	16,4 4%	13,4 7%	12,4 5%

Sumber : Data Korlantas Polri pada PDDA 2023

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



Gambar I. 2 Data Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Tahun 2023

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

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

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

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.

3. Masih rendahnya modal share angkutan umum perkotaan

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

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

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

Kondisi ini meningkatkan ketergantungan masyarakat pada penggunaan kendaraan pribadi. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi pada kawasan perkotaan menyebabkan rendahnya modal

share angkutan perkotaan di Indonesia. Kota Jakarta, Bandung, dan Surabaya dan kota lainnya di Indonesia memiliki modal share angkutan umum perkotaan kurang dari 20 persen.

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

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

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

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

4. Dampak Lingkungan Sektor Transportasi

Ketergantungan sektor transportasi pada bahan bakar fosil masih tinggi (338,4 juta BOE, < 1% menggunakan gas dan listrik). Skenario

BAU, proyeksi permintaan energi sektor transportasi tumbuh 4,6%/tahun dan meningkat 5 kali lipat pada tahun 2050 dibanding tahun dasar 2016.

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

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

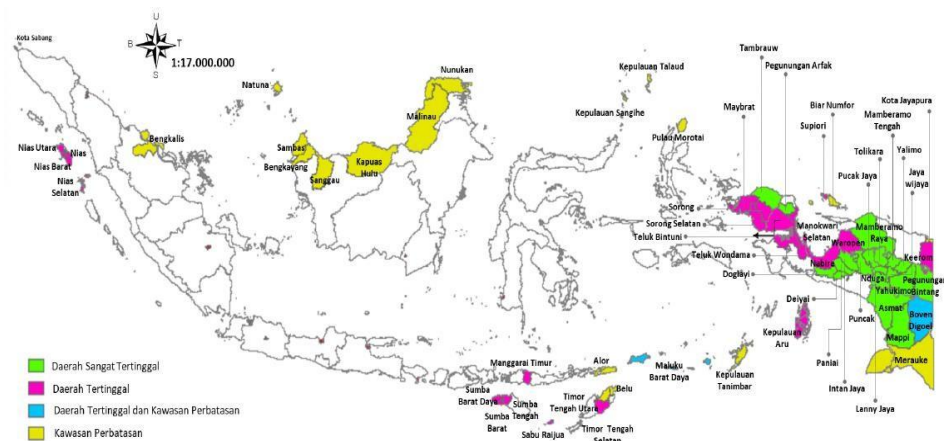
5. Konektivitas Wilayah Daratan

Moda angkutan jalan memiliki karakteristik yang berbeda dengan moda angkutan lain. Moda angkutan jalan memiliki karakteristik layanan dari pintu-ke-pintu. Sebaliknya, moda angkutan lain, yaitu: moda rel, air, dan udara memiliki karakteristik layanan simpul-ke-simpul. Perbedaan karakteristik ini memberikan peran strategis bagi moda angkutan jalan untuk menghubungkan seluruh wilayah daratan atau menjadi layanan *first and last miles* bagi moda angkutan lainnya. Angkutan jalan menjalankan fungsi *servicing* untuk melayani perjalanan orang antar kota yang menghubungkan antar terminal penumpang tipe A/simpul transportasi/pusat kegiatan (KSN, Food Estate, KE, KI).

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

6. Aksesibilitas bagi pemerataan pembangunan

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 I. 3 Daerah Tertinggal dan Kawasan Perbatasan

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

18

barang perintis mendukung program tol laut, sebagai layanan first/last mile dari simpul pelabuhan menuju hinterland terdekat.

7. Konektivitas Antar Pulau

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

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

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

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

Moda jalan masih mendominasi *modal share* transportasi barang nasional. Hampir sembilan puluh dua persen transportasi barang di Indonesia menggunakan moda jalan. 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 triliun rupiah selama sepuluh tahun

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

- a. Tidak adanya tata niaga komoditas menyebabkan peningkatan jumlah dan jarak perjalanan. Akibatnya, pergerakan angkutan barang menjadi acak dan biaya transportasi meningkat;
 - b. Minimnya pusat konsolidasi barang, angkutan peti kemas masih terbatas;
 - c. Pemisahan peran dalam penyediaan armada barang antara APM kendaraan dan industri karoseri, serta kepentingan bisnis transporter dan pemilik barang menimbulkan moral hazard dari perilaku *over dimension*;
 - d. Fragmentasi industri angkutan barang jalan, moral hazard perilaku *over load* dari operator angkutan kecil;
 - e. Empty backhaul muatan angkutan barang (<50%); dan
9. 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.

10. Kebutuhan Actual Data

Kebutuhan sistem informasi pengembangan data aktual untuk mendukung perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan. Permasalahan transportasi jalan di Indonesia perlu diselesaikan dengan pemanfaatan pangkalan data yang bersifat actual (*actual data*). Actual data ini mempermudah kinerja pemerintah untuk mengidentifikasi dan menganalisis

permasalahan, membuat keputusan, meningkatkan kualitas respons darurat melalui identifikasi titik-titik permasalahan, serta membuat kinerja pemerintah lebih efisien.

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

1. Political

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

2. Economic

- a. Masih tingginya biaya logistik. 80% biaya logistik disumbang oleh transportasi. Sektor transportasi darat, termasuk kereta api berkontribusi terhadap 50% dari total biaya transportasi; dan
- b. Target pertumbuhan ekonomi pada Tahun 2029 adalah 8%. Kawasan perkotaan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi;
- c. Tren urbanisasi terhadap perkembangan kawasan perkotaan. Kawasan perkotaan menjadi mesin pertumbuhan ekonomi; dan
- d. Penduduk di DTPK termarginalkan oleh minimnya aksesibilitas.

a. 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.

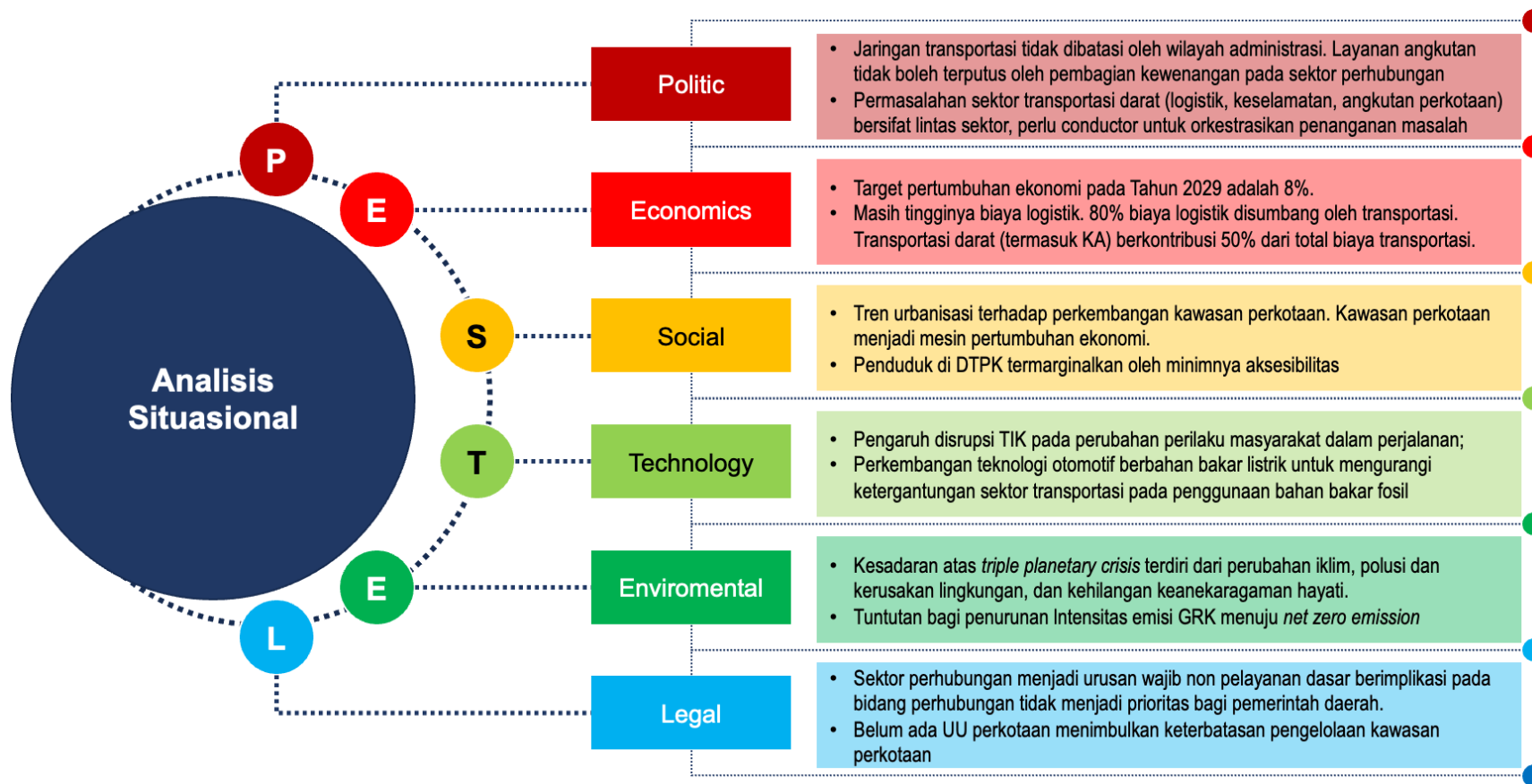
b. Enviromental

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*.

c. 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 1.4**



Gambar I. 4 Analisis Situasional Direktorat Jenderal 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 1.4** adalah sebagai berikut:

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

darat belum dapat diukur secara langsung.

b. Peluang untuk meningkatkan kontribusi terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut:

- 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. Tantangan dan peluang untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:

a. Tantangan untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:

- Urbanisasi meningkatkan kebutuhan lahan untuk tempat tinggal di kawasan perkotaan. Masyarakat memilih tinggal di pinggiran kota, sehingga mendorong perkembangan *sprawl* kawasan perkotaan, yang ditandai oleh pola hunian berkepadatan rendah dan tersebar;
- Permintaan pergerakan pada kawasan perkotaan dengan kepadatan rendah dan tersebar menyebabkan jaringan satu moda angkutan saja tidak mampu untuk menjangkau seluruh kawasan perkotaan;
- Kendaraan pribadi dengan pola perjalanan door-to-door menjadi moda yang sesuai digunakan pada kawasan perkotaan yang berkembang secara *sprawl*. Jika kondisi ini dibiarkan, masyarakat menjadi makin tergantung pada penggunaan kendaraan pribadi.

b. Peluang untuk meningkatkan modal share angkutan umum perkotaan adalah sebagai berikut:

- Penerapan *transport demand management* untuk meningkatkan pengguna angkutan umum massal perkotaan dan menurunkan

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

- Angkutan penumpang jalan perintis membuka wilayah untuk mengungkit pemerataan pembangunan. Sementara itu, angkutan barang perintis menjadi layanan first/last miles dari/ke gateway (pelabuhan) dengan hinterland di wilayah kepulauan.
- Peningkatan jumlah DTPK dilayani oleh angkutan orang dan barang perintis

7. Tantangan dan peluang untuk angkutan penyeberangan sebagai jembatan penghubung dua pulau berdekatan yang dipisahkan oleh perairan

- a. Tantangan pengembangan angkutan penyeberangan adalah Indonesia sebagai negara kepulauan menyebabkan banyak pulau atau kepulauan yang dipisahkan oleh perairan;
- b. Peluang pengembangan angkutan penyeberangan adalah peran strategis angkutan penyeberangan baik komersial dan perintis sebagai jembatan penghubung dua pulau yang berdekatan dan dipisahkan oleh perairan untuk mengatasi permasalahan konektivitas antar pulau.

8. Tantangan dan peluang untuk penanganan kendaraan barang ODOL

- a. Tantangan penanganan kendaraan barang ODOL adalah sebagai berikut:
 - Penanganan kendaraan barang ODOL bersifat lintas sektor dan kewenangan;
 - Kementerian Perhubungan memiliki kewenangan hanya pada angkutan barang khusus berbahaya dan tidak berbahaya. Sementara itu, kewenangan angkutan barang umum dijalankan oleh pemerintah daerah.
- b. Peluang penanganan kendaraan barang ODOL pada tahap awal adalah difokuskan pada pada angkutan barang khusus. Tahap berikutnya, pemerintah daerah didorong untuk terlibat dalam penanganan ODOL untuk angkutan barang umum.

9. Tantangan dan peluang pengembangan actual data LLAJ

- a. Tantangan pengembangan actual data LLAJ adalah masalah transportasi jalan di Indonesia perlu diselesaikan dengan pemanfaatan pangkalan data yang bersifat aktual untuk identifikasi

dan analisis permasalahan, membuat keputusan, meningkatkan kualitas respons darurat, dan evaluasi kinerja.

- b. Peluang pengembangan actual data LLAJ adalah digitalisasi penyelenggaraan LLAJ dengan pengembangan sistem informasi sebagai instrumen perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan berbasis data yang actual.

Tabel 1. 4 Isu Strategis, tantangan dan Peluang Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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	- Penerapan transport demand management untuk meningkatkan pengguna angkutan umum massal perkotaan dan menurunkan panjang perjalanan kendaraan pribadi di kawasan perkotaan

No	Isu Strategis	Tantangan	Peluang
		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.	- 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 meningkat 5 kali lipat pada tahun 2050 dibanding tahun dasar 2016	Armada angkutan jalan menggunakan bahan bakar gas dan listrik kurang dari 1% menjadi peluang intervensi kebijakan untuk meningkatkan konversi armada dengan memberikan prioritas pada angkutan umum.
5	Konektivitas Wilayah Daratan	- 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	Masyarakat yang tinggal di daerah tertinggal, perbatasan, dan kepulauan	- Angkutan jalan menjalankan fungsi <i>promoting</i> untuk membuka aksesibilitas wilayah untuk mengungkit

No	Isu Strategis	Tantangan	Peluang
	(orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK	(DTPK) termarginalkan oleh rendahnya aksesibilitas. Minimnya aksesibilitas menyebabkan kegiatan ekonomi dan sosial di DTPK pun menjadi terbatas pula.	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 menemukenali 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

Berdasarkan gambaran umum kondisi Jawa Barat pada bab sebelumnya terdapat beberapa isu - isu strategis pengembangan sistem transportasi di Jawa Barat yang perlu mendapat prioritas dalam pembangunan adalah sebagaimana dijelaskan dalam Tabel 1.5

Tabel 1. 5 Isu Strategis di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat

NO	ISU STRATEGIS	RENCANA PENYELESAIAN
1.	Pengawasan Angkutan Barang di UPPKB	a. Pelaksanaan kegiatan GAKUM (Penegakan Hukum) yang rutin di laksanakan oleh tim BPTD Kelas I Jawa Barat; b. Perlunya penambahan jumlah SDM, khususnya PPNS untuk mendukung kegiatan Penegakan Hukum ini di seluruh wilayah Provinsi Jawa Barat.
2.	Peningkatan pelayanan dan fungsi Terminal Tipe A di Provinsi Jawa Barat	a. Pelaksanaan kegiatan Ramp Check (yang rutin di laksanakan oleh penguji kendaraan bermotor; b. Presentase pelaksanaan Standart Pelayanan Minimum (SPM) di Terminal Tipe A; c. Rehabilitasi dan Penambahan fasilitas penunjang Terminal Tipe A; d. Diperlukan penambahan jumlah sumber daya manusia (SDM), khususnya penguji, guna mendukung optimalisasi pelaksanaan kegiatan rampcheck di seluruh wilayah Provinsi Jawa Barat, serta pemenuhan dan pengembangan SDM pelayanan pada setiap satuan pelayanan Terminal Tipe A.

3.	Pelaksanaan Penegakkan Hukum kendaraan ODOL	a. Pelaksanaan kegiatan GAKUM (Penegakan Hukum) yang rutin di laksanakan oleh tim BPTD Kelas I Jawa Barat; b. Perlunya penambahan jumlah SDM, khususnya PPNS untuk mendukung kegiatan Penegakan Hukum ini di titik strategis (Jalan Tol, Jalan Nasional, Rest Area, dan UPPKB); c. Pembangunan dan peningkatan prasarana
4.	Peningkatan keselamatan transportasi darat di Provinsi Jawa Barat	a. Persentase perlengkapan jalan yang telah terpasang terhadap kondisi ideal; b. Persentase pelanggaran pada UPPKB Ditjen Perhubungan Darat; c. Jumlah ketersediaan fasilitas keselamatan (ZOSS, RASS dan Batas Kecepatan); d. Jumlah masyarakat yang tersosialisasi tentang keselamatan transportasi jalan; e. Terwujudnya keselamatan angkutan orang yang memenuhi persyaratan laik fungsi.
5.	Penguatan integrasi antarmoda dalam sistem transportasi yang terpadu dan berkelanjutan	a. Persentase pelaksanaan dan pengawasan progres penyelenggaraan keperintisan angkutan jalan, khususnya pada kabupaten/kota yang belum memiliki akses transportasi yang memadai; b. Jumlah penyediaan fasilitas pendukung integrasi antarmoda transportasi; c. Terwujudnya sistem transportasi yang terintegrasi dan saling terhubung antar moda darat, laut, dan udara melalui penerapan sistem pembayaran terpadu satu kartu.

1.3. Mandat dan Penugasan

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

1. Mandat Penyelenggaraan dari Undang- Undang di Bidang Transportasi Jalan dan ASDP

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

Tabel 1. 6 Daftar Peraturan Perundang-Undangan Rujukan sesuai tugas dan fungsi Ditjen Hubdat

NO	PERATURAN PERUNDANGAN	BIDANG TEKNIS	TUGAS DAN FUNGSI SESUAI PM NO 1 TAHUN 2025
	1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah 3. PP Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas 4. PP Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 5. PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 6. PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan	Bidang Lalu Lintas dan Pengawasan	Melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas jalan

NO	PERATURAN PERUNDANGAN	BIDANG TEKNIS	TUGAS DAN FUNGSI SESUAI PM NO 1 TAHUN 2025
	Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 7. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ 8. Permenhub Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas		
	1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah 3. PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan 4. PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan 5. PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Bidang Sarana dan Angkutan Jalan Sungai dan Penyebrangan	Melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang Sarana dan Angkutan Jalan Sungai dan Penyebrangan
	1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah 3. PP Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 4. PP Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Bidang Prasarana Transportasi Jalan	Melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang prasarana transportasi jalan
	1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah 3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan	Bidang Lalu Lintas Dan Pengawasan	melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan

NO	PERATURAN PERUNDANGAN	BIDANG TEKNIS	TUGAS DAN FUNGSI SESUAI PM NO 1 TAHUN 2025
	4. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 5. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ		supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang Lalu Lintas Dan Pengawasan
	1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran 2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah 3. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan 4. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim 5. Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran	Bidang Sarana dan Angkutan Jalan Sungai dan Penyebrangan	Melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di Bidang Sarana dan Angkutan Jalan Sungai dan Penyebrangan

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

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

2.1. Visi

1. Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 diturunkan dari Visi Indonesia Emas 2045, Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029, dan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029.

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 adalah:

“Transportasi Darat Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

Selanjutnya dengan didasarkan pada Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025 – 2029 dan penjabaran visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang telah disampaikan guna menjalankan dan mendukung hal tersebut, maka Visi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat adalah sebagai berikut:

VISI BPTD Kelas I Jawa Barat 2025-2029

**“Transportasi Darat Provinsi Jawa Barat Maju Menuju Indonesia
Emas 2045”**

2.2 Misi

1. Misi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat

Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat 2025-2029 diturunkan dari Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029.

1. Menyediakan transportasi darat yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan diwilayah Provinsi Jawa Barat;

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

2.3 Tujuan

1. Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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

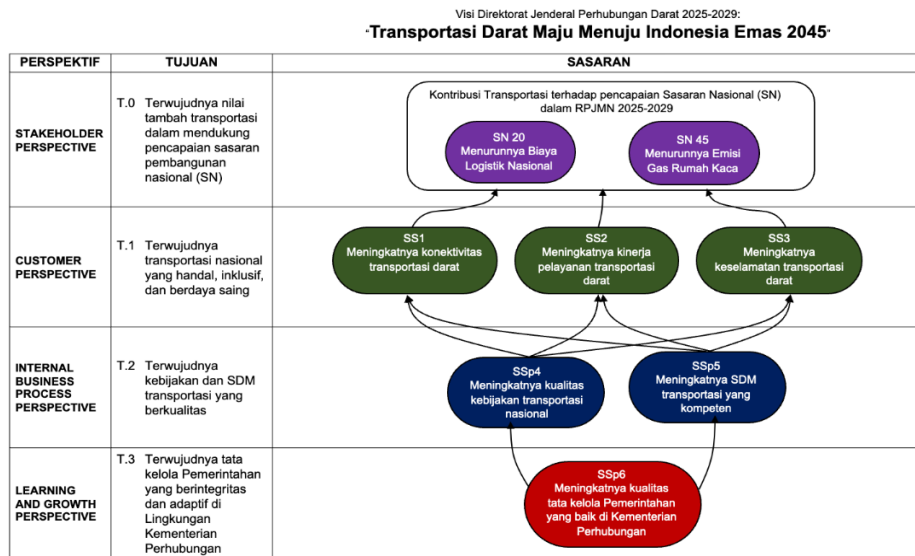
Perumusan tujuan dan sasaran Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2025-2029 menggunakan pendekatan

balanced scorecard atau BSC. Penggunaan *balanced scorecard* mengacu pada pendekatan yang digunakan dalam penyusunan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

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

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



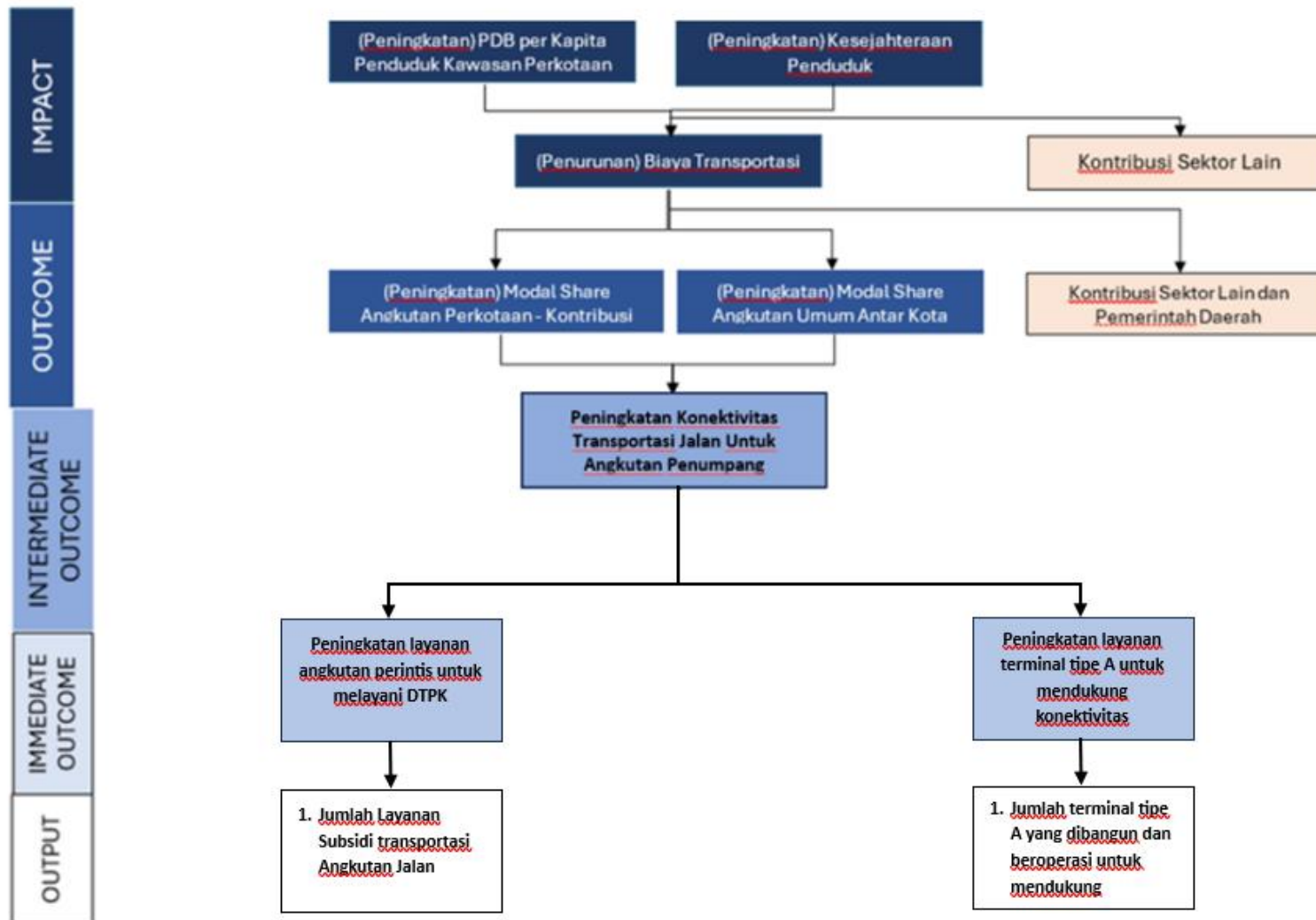
Gambar II. 1 Peta Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

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

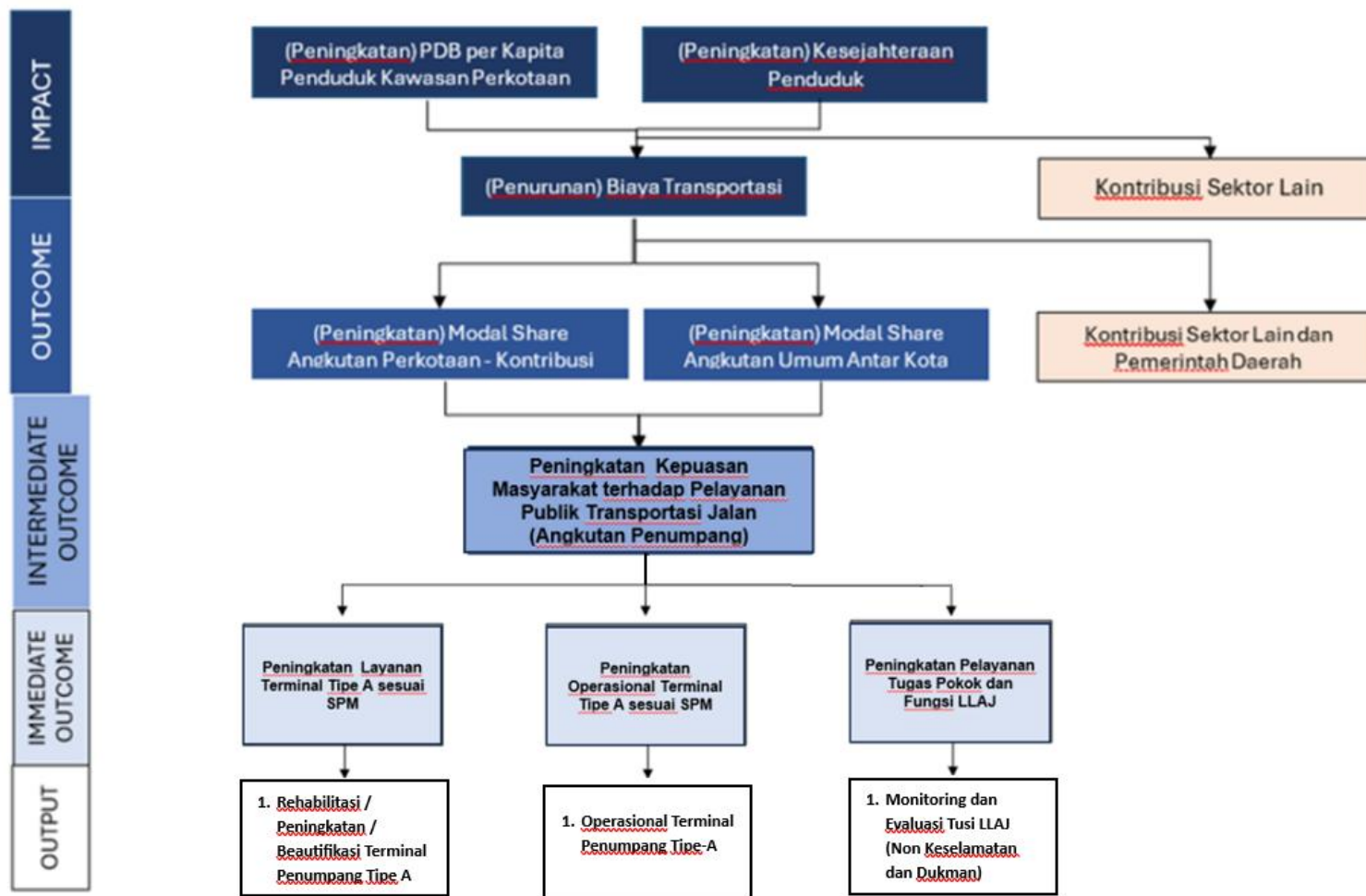
Tabel 2. 1 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

PERSPEKTIF		TUJUAN		INDIKATOR	SATUAN	KETERANGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (<i>Externalities</i>)	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		1. Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan (Juta Penumpang) 2. Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif) 3. Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan 4. Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani 5. Terminal Penumpang yang Beroperasi 6. Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi 7. Penurunan rasio fatalitas kecelakaan jalan 8. Volume Angkutan Penyeberangan
CUSTOMER PERSPECTIVE (<i>Core Business</i>)	T.1	Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi darat	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Darat (CKL_{TD}) $CKL_{TD} = (RRK_{TD}/TRK_{TD} + RIKM_{TD}/TIKM_{TD} + RTK_{TJ}/TTK_{TJ})/3$ RRK_{TD} = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat TRK_{TD} = Target Rasio Konektivitas Transportasi Darat $RIKM_{TD}$ = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi darat $TIKM_{TD}$ = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi darat RTK_{TJ} = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan TTK_{TJ} = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (<i>Technical Support</i>)	T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2	Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Diukur pada Badan Kebijakan Transportasi dan Badan Pengembangan SDM Perhubungan, tetapi Ditjen Perhubungan Darat menyumbang kegiatan mendukung pencapaian Indikator

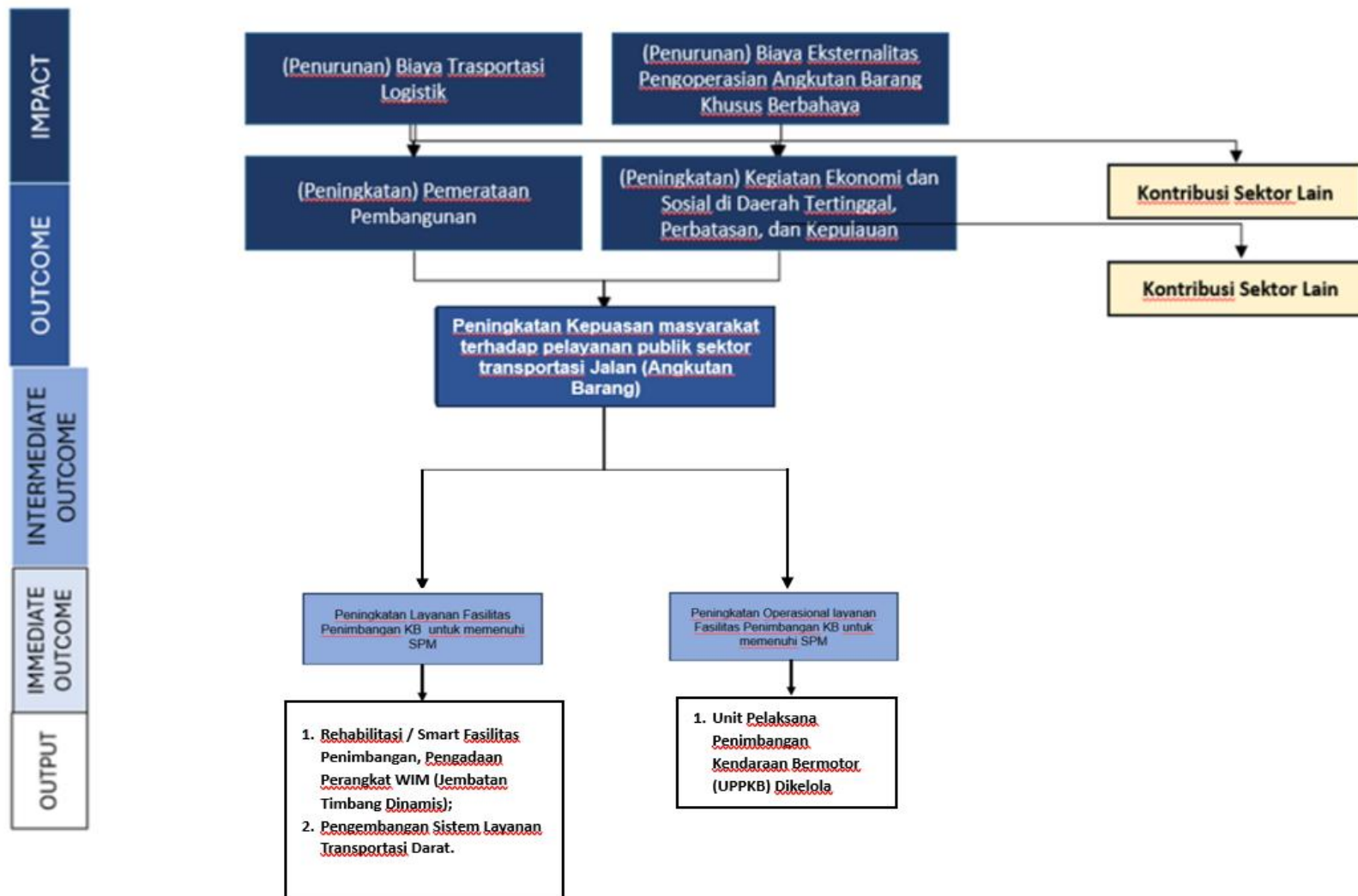
PERSPEKTIF		TUJUAN		INDIKATOR	SATUAN	KETERANGAN
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (<i>Management Support</i>)	T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3	Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan ($CKRB_{KP}$) $CKRB_{KP} = (RIRB_{KP}/TIRB_{KP})$ $RIRB_{KP}$ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan $TIRB_{KP}$ = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan



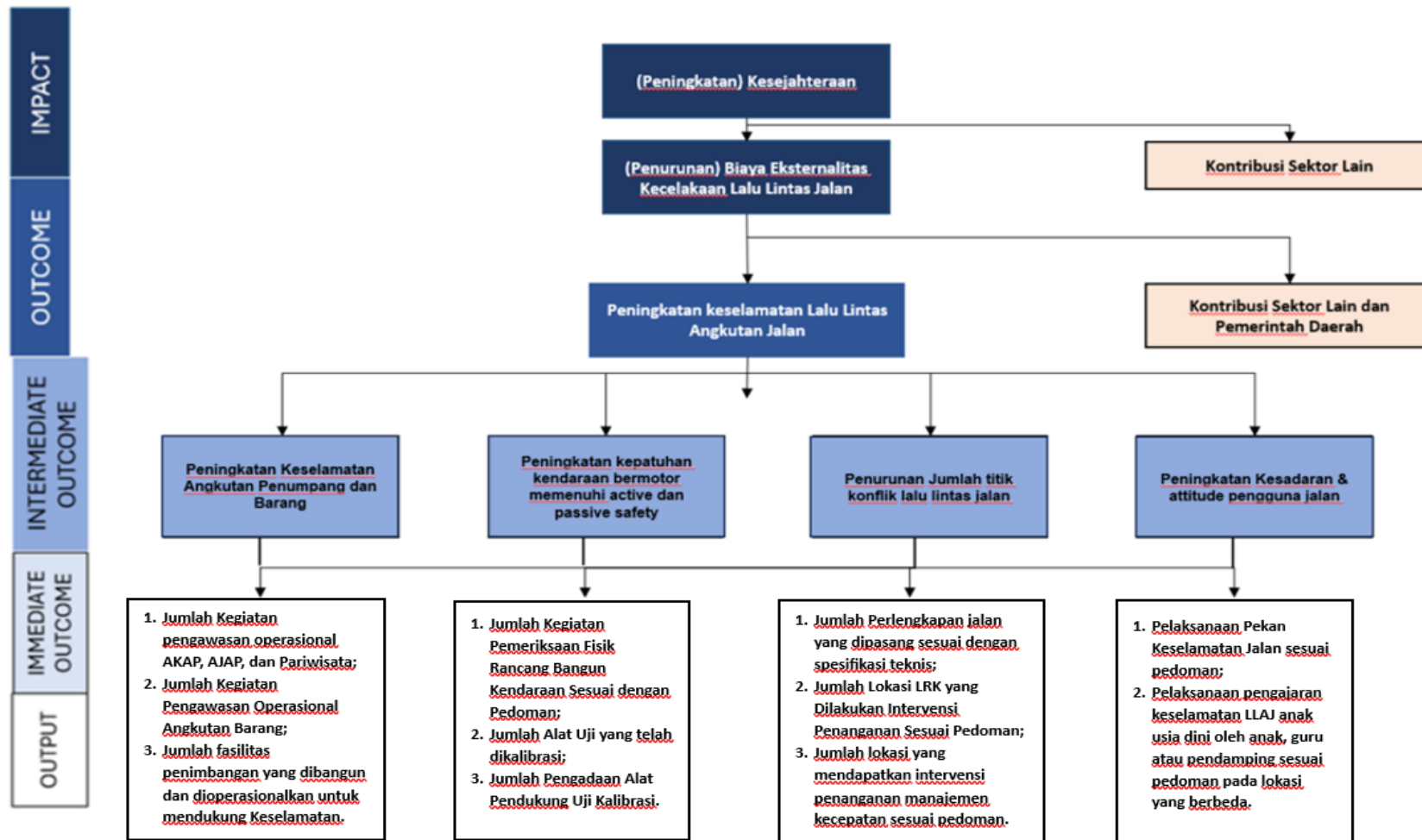
Gambar II. 2 Casecading Indikator Konektivitas Angkutan Penumpang



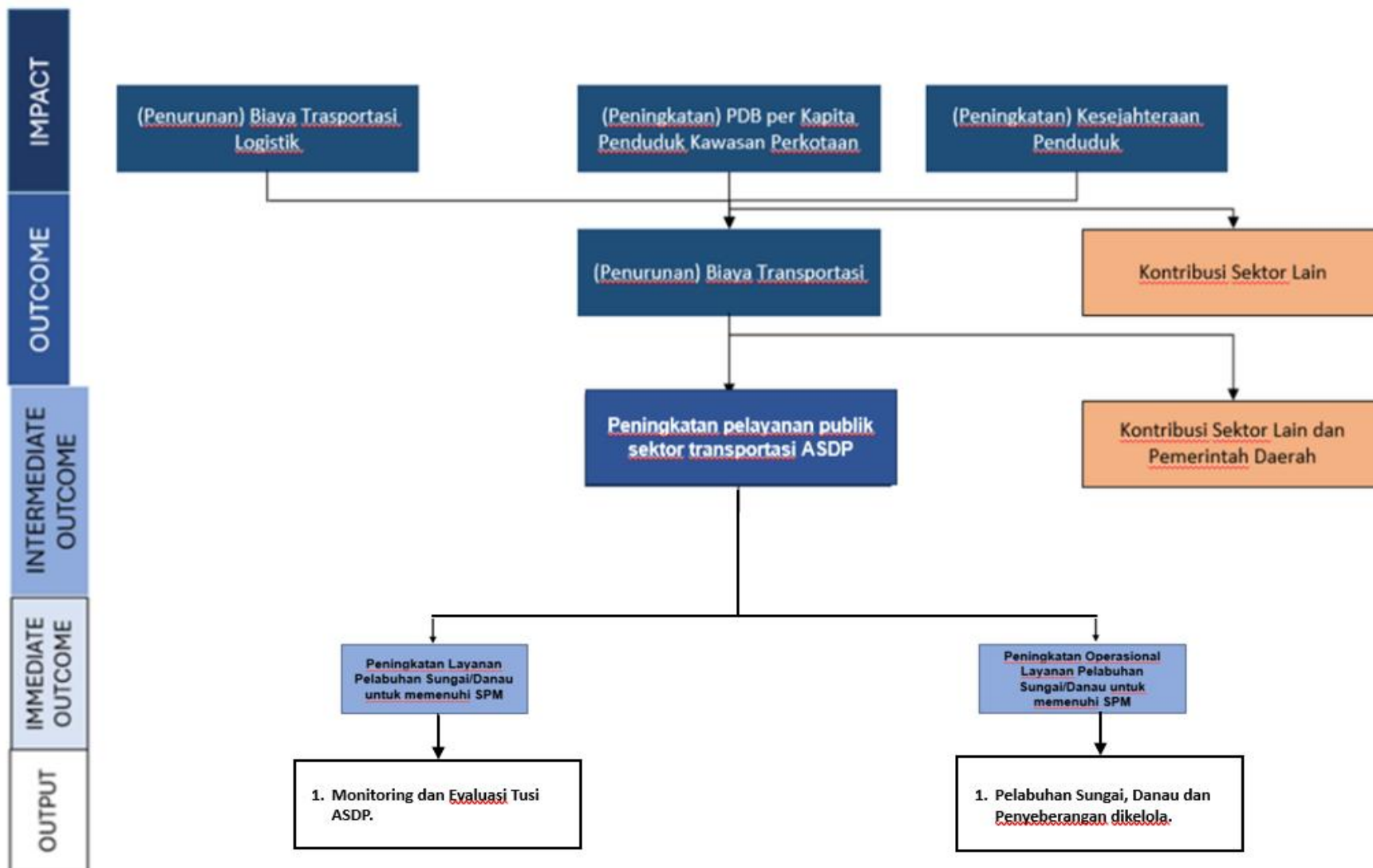
Gambar II. 3 Casecading Indikator Pelayanan Angkutan Penumpang



Gambar II. 4 Casecading Indikator Pelayanan Angkutan Barang



Gambar II. 5 Casecading Indikator Keselamatan LLAJ



Gambar II. 6 Casecading Indikator Pelayanan Transportasi ADSP

Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029 yang dirumuskan dengan menggunakan pendekatan *balanced scorecard* 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 fatalitaskorban 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.
 - c) Dukungan bidang transportasi darat bagi peningkatan nilai tambah lingkungan adalah penurunan emisi GRK yang dihasilkan oleh kegiatan transportasi darat.
3. Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing (**T.2**) merupakan tujuan untuk menjawab agar penyelenggaraan transportasi darat mampu memberikan layanan yang handal, inklusif, dan berdaya saing mencakup aspek:

a) Konektivitas yang Handal

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

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

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

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

b) 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.

c) 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, penyedia layanan angkutan darat secara kuantitas memperhatikan kebutuhan perjalanan dan kenyamanan pengguna layanan.

d) 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.

- e) 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.

- f) 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, system 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 system informasi sebagai instrument perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja transportasi jalan berbasis data yang aktual.

2.4 Sasaran

1. Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

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;

Tabel 2.2 menyajikan tujuan dan sasaran program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029. Sementara itu, sasaran dan indikator kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disajikan pada Tabel 2.3

Tabel 2. 2 Tujuan, Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

TUJUAN	SASARAN PROGRAM	PENJELASAN	INDIKATOR KINERJA PROGRAM
T.1 Terwujudnya transportasi darat yang handal, inklusif, dan berdaya saing	SP.1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat	Konektivitas transportasi darat mengacu pada perbaikan dan perluasan jaringan transportasi jalan raya dan ASDP serta sistem pendukung lainnya yang memungkinkan pergerakan orang dan barang antarwilayah menjadi lebih cepat, efisien, dan terintegrasi	1. IKP1.1. Ratio Konektivitas transportasi Jalan 2. IKP1.2 Ratio Konektivitas transportasi ASDP
	SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat	kinerja pelayanan transportasi darat merujuk pada perbaikan kualitas, efisiensi, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu layanan transportasi jalan raya dan ASDP yang digunakan oleh masyarakat umum maupun sektor logistik. Kinerja ini mencerminkan sejauh mana sistem transportasi darat mampu memenuhi kebutuhan pengguna secara optimal dan berkelanjutan.	1. IKP 2.1. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Jalan 2. IKP 2.2. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi ASDP
	SP.3 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	Keselamatan lalu lintas angkutan jalan merujuk pada upaya untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan lalu lintas, serta meminimalisir dampak negatif yang ditimbulkannya terhadap manusia, kendaraan, dan infrastruktur	IKP 3 : Persentase Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan

TUJUAN	SASARAN PROGRAM	PENJELASAN	INDIKATOR KINERJA PROGRAM
T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.	SPp6 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Mengukur sejauh mana Kementerian Perhubungan menerapkan prinsip-prinsip Good Governance (tata kelola pemerintahan yang baik) dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan pembangunan sektor transportasi, yang tercermin melalui berbagai instrumen evaluasi internal dan eksternal.	IKP 4 : Indeks Reformasi Birokrasi Kemenhub

1. Sasaran Kinerja dan Indikator Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat

Sasaran Kinerja dan Indikator Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat 2025-2029 disajikan sebagai berikut:

- SP1. Meningkatnya konektivitas transportasi darat;
- SP2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat;
- SP3. Meningkatnya keselamatan lalu lintas angkutan jalan;
- SP4. Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik
Ditjen Perhubungan Darat

Tabel 2.4 menyajikan sasaran program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat 2025-2029. Sementara itu, sasaran dan indikator kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat disajikan pada Tabel.

Tabel 2. 3 Sasaran Program Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025-2029

SASARAN PROGRAM		SASARAN KEGIATAN	
SP 1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	SK 1.1.1	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK
		SK 1.1.2	Meningkatnya konektivitas layanan terminal tipe A dan layanan AKAP untuk mendukung konektivitas
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi Darat	SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan
		SK 2.2	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi ASDP transportasi ASDP
SP 3	Meningkatnya keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	SK 3.1	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang
		SK 3.2	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi <i>active</i> dan <i>passive safety</i>
		SK 3.3	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan

SASARAN PROGRAM		SASARAN KEGIATAN	
		SK 3.4	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang
SP 4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Ditjen Perhubungan Darat	SK 4	Meningkatnya Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat

Tabel 2. 4 Sasaran dan Indkator Kinerja Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat

SASARAN	IKK KEGIATAN	
Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	IKK 1.1.1.A	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan Jalan
Pelayanan Transportasi Darat	IKK 1.1.2	Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas
	IKK 2.1.1	Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM
	IKK 2.1.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM
	IKK 2.2.1	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan Yang Ditingkatkan Pelayanannya Untuk Memenuhi SPM
	IKK 2.2.4	Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	IKK 2.1.3	Jumlah Fasilitas Penimbangan KB yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM
	IKK 2.1.4	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor sesuai SPM
	IKK 3.2.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman
	IKK 3.2.2	Jumlah Alat Uji yang telah dikalibrasi
	IKK 3.2.3	Jumlah Pengadaan Alat Pendukung Uji Kalibrasi
	IKK 3.3.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dipasang sesuai dengan spesifikasi teknis

SASARAN	IKK KEGIATAN	
	IKK 3.3.2	Jumlah Lokasi LRK yang Dilakukan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman
	IKK 3.3.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman
	IKK 3.4.1	Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan sesuai pedoman
	IKK 3.4.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda
Penunjang Teknis Transportasi Darat	IKK 2.1.5	Jumlah Monitoring dan Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ
	IKK 2.1.6	Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI LLAJ
	IKK 2.2.7	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi ASDP
	IKK 3.1.1	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata
	IKK 3.1.2	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang
	IKK 3.1.3	Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan
	IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan BPTD Kelas I Jawa Barat
	IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja BPTD (Nilai SAKIP)
	IKK 4.3	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Dit Teknis
	IKK 4.4	Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Kementerian Perhubungan (tindak lanjut sampai tahap proses)
	IKK 4.6	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat (Nilai LKE)
Program Dukungan Manajemen	IKK 4.7	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa
	IKK 4.8	Kegiatan Terkait Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat (Skor)

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1. Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

1. Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2025- 2029

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

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. Afiriasi 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 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.

2. Arah Kebijakan dan Strategi Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029

Menjabarkan Agenda Pembangunan Prioritas Nasional Asta Cita 2, Asta Cita 3, dan Asta Cita 5, serta arah kebijakan pembangunan Kementerian

Perhubungan, melalui Program Infrastruktur Konektivitas dan Dukungan Manajemen, dirumuskan 4 (Empat) Sasaran Program dan 9 (Sembilan) Sasaran Kegiatan.

a. Arah Kebijakan Penanganan Isu Strategis Nasional

Sasaran program di atas merupakan jawaban dari isu strategis yang menjadi tantangan dalam kebijakan pembangunan infrastruktur nasional sesuai dengan RPJMN 2025-2029. Secara umum terdapat 4 (empat) fokus kebijakan yang berkaitan dengan sub sektor perhubungan darat, yakni (1) konektivitas, (2) kinerja pelayanan transportasi, (3) keselamatan transportasi dan, (4) kualitas tata Kelola pemerintahan.

Adapun arah kebijakan umum Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat untuk menangani isu strategis nasional tersebut disampaikan pada **Tabel 3.1**.

Tabel 3. 1 Arah Kebijakan Balai Pengelola Transportasi Darat untuk Isu Strategis Nasional

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN
Konektivitas wilayah daratan	Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan
Afirmasi penyediaan angkutan perintis jalan (orang dan barang) untuk membuka aksesibilitas DTPK	Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan
Kontribusi pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
Penanganan kendaraan barang ODOL	Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN
Kebutuhan sistem informasi yang menyediakan data aktual LLAJ.	Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja

b. Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran

Berdasarkan Peraturan Menteri PPN/Bappenas Nomor 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (RENSTRA K/L) Tahun 2025-2029, arah kebijakan berisi satu atau beberapa program/kebijakan untuk mencapai sasaran yang ditetapkan, sedangkan strategi berisi indikasi kegiatan strategis sebagai implementasi dari arah kebijakan yang ditetapkan.

Pada bagian ini disampaikan rumusan tentang Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi untuk mencapai Sasaran Program Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029 sebagaimana telah dijelaskan dalam **Sub Bab 2.3.2.** secara umum arah kebijakan yang akan ditempuh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat terdiri dari:

- AK.1. Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Biaya Transportasi Barang;
- AK.2. Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan;
- AK.3. Peningkatan Aksesibilitas bagi Pemerataan Pembangunan di Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan;
- AK.4. Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan;
- AK.5. Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang Khusus;
- AK.6. Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja;

- AK.7. Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi;
 AK.8. Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul;
 AK.9. Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan Transportasi;
 AK.10. Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat.

Secara hirarki AK.3 dan AK.4 merupakan arah kebijakan untuk mencapai Sasaran Program 1, dan Sasaran Program 1 dan 2 yaitu mewujudkan konektivitas serta meningkatkan kinerja pelayanan transportasi darat. Selanjutnya, AK.6 dan AK.8 merupakan arah kebijakan untuk menjawab tantangan Sasaran Program 3, yaitu meningkatnya keselamatan dan keamanan angkutan lalu lintas angkutan jalan. AK.9, AK. 10, AK.11, AK.12, dan AK. 13 merupakan arahan dalam upaya pencapaian Sasaran Program 4, yaitu Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan.

Tabel 3. 2 Arah kebijakan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
SP.1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan	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
SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat		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.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.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
SP 4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Ditjen Perhubungan Darat	AK.9 Pengembangan Actual Data LLAJ sebagai Instrumen Perencanaan, Pengambilan Kebijakan, dan Evaluasi Kinerja	Meningkatkan kehandalan sistem informasi LLAJ untuk menyediakan Actual Data bagi perencanaan, pengambilan kebijakan, dan evaluasi kinerja
	AK.10 Peningkatan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi	Meningkatkan Efektivitas Implementasi Kebijakan Transportasi
	AK.11 Pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul	Meningkatkan pemenuhan kebutuhan dan kompetensi SDM Perhubungan Darat yang unggul
	AK.12 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi	Meningkatkan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
	AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat	Meningkatkan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat

Tabel 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Baiai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	PROGRAM PRIORITAS	KEGIATAN PRIORITAS
SP.1 Meningkatnya konektivitas transportasi darat dan	AK.3 Peningkatan Layanan Angkutan Antar Kota untuk Mewujudkan Konektivitas Wilayah Daratan	1. Penyelenggaraan angkutan antar kota dan antar moda	- 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)
SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat		2. Pelaksanaan MRLL untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas pada koridor utama pulau.	- 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)	- 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.	

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	PROGRAM PRIORITAS	KEGIATAN PRIORITAS
SP.3 Meningkatnya keselamatan transportasi darat	AK.6 Peningkatan Kontribusi Perhubungan Darat untuk Menurunkan Fatalitas Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan	1. Penanganan konflik lalu lintas pada lokasi rawan kecelakaan	- Pengembangan perlengkapan jalan untuk mendukung tercapainya infrastruktur jalan yang self explaining, self inforcing, dan forgiving road
			- Penanganan lokasi rawan kecelakaan;
			- Pelaksanaan audit dan inspeksi keselamatan;
			- Penyelenggaraan Andalalin untuk mengendalikan pusat kegiatan baru pada kawasan perkotaan dan antar kota.
		2. Pengawasan dan pengendalian operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	- Pengawasan dan Pengendalian Pengamatan Pemantauan Perusahaan Angkutan Jalan (PO Angkutan Penumpang)
			- Pengawasan dan Pengendalian Pengamatan Pemantauan Kegiatan Karoseri Angkutan Orang
			- Pengawasan dan Pengendalian Pengamatan Pemantauan Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Angkutan Orang
			- Pengawasan dan pengendalian operasional AKAP di TTA Wilayah Kerja BPTD Kelas I Jawa Barat
			- Pengawasan dan pengendalian operasional Angkutan Tidak Dalam Trayek

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	PROGRAM PRIORITAS	KEGIATAN PRIORITAS
			- Ramp Check AKAP, AJAP, dan Angkutan Pariwisata di Wilayah Kerja BPTD Kelas I Jawa Barat
		3. Penyelenggaraan kampanye dan edukasi keselamatan lalu lintas jalan	- Pelaksanaan kegiatan Pekan Nasional Keselamatan Jalan (PKJ)
			- Pelaksanaan Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD)
	AK.8 Peningkatan Kepatuhan Dimensi dan Muatan dengan Fokus pada Angkutan Barang	Penanganan ODOL pada pada angkutan barang	- Pengawasan operasional angkutan barang 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 kelancaran lalu lintas angkutan orang dan barang ;
			- Pembangunan/Peningkatan/Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan.
SP 4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Ditjen Perhubungan Darat	AK.13 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat	Meningkatkan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Ditjen Hubdat	- Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat
			- Peningkatan Akuntabilitas Kinerja BPTD (Nilai SAKIP)
			- Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Dit Teknis
			- Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Kementerian Perhubungan (tindak lanjut sampai tahap proses)

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	PROGRAM PRIORITAS	KEGIATAN PRIORITAS
			- Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat (Nilai LKE) - Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa - Kegiatan Terkait Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat

Proyek Prioritas Nasional merupakan alat kendali pembangunan yang dapat dimutakhirkan melalui RKP (Rencana Kerja Pemerintah) yang disusun tiap tahunnya dengan mempertimbangkan kesiapan pelaksanaan, pemutakhiran besaran nilai project, sumber pendanaan, serta Direktif Presiden. Hal ini untuk memastikan agar agenda pembangunan nasional dapat terlaksana secara efektif dan efisien dengan perkembangan pembangunan.

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

2.1. Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029

1. Target Pencapaian Sasaran Kegiatan

Target kinerja Kegiatan dalam Program Infrastruktur Konektivitas sub sektor transportasi darat diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Adapun besaran target yang dicanangkan untuk masing-masing tahun selama perioda 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 4.1.**

Tabel 4. 1 Target Kinerja Kegiatan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET				
					2025	2026	2027	2028	2029
SK 1.1.1	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK	IKK 1.1.1.A	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan Jalan	Trayek	6	6	6	6	6
SK 1.1.2	Meningkatnya konektivitas layanan terminal tipe A dan layanan AKAP untuk mendukung konektivitas	IKK 1.1.2	Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	-	1	2	3	2
SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan	IKK 2.1.1	Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Paket	3	5	10	12	13
		IKK 2.1.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Lokasi	10	12	12	12	12
		IKK 2.1.3	Jumlah Fasilitas Penimbangan KB yang ditingkatkan pelayanannya	Unit	-	13	5	3	-

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET				
					2025	2026	2027	2028	2029
			untuk memenuhi SPM						
		IKK 2.1.4	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor sesuai SPM	Lokasi	6	6	6	6	6
		IKK 2.1.5	Jumlah Monitoring dan Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ	Kegiatan	16	16	16	16	16
		IKK 2.1.6	Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI LLAJ	Dokumen	9	9	17	9	-
SK 2.2	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi ASDP transportasi ASDP	IKK 2.2.1	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan Yang Ditingkatkan Pelayanannya Untuk Memenuhi SPM	Unit	-	-	-	-	1
		IKK 2.2.4	Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM	Unit	5	5	5	5	5
		IKK 2.2.7	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi ASDP	Kegiatan	6	6	6	6	6
SK 3.1	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.1.1	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	Kegiatan	6	6	6	6	6

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET				
					2025	2026	2027	2028	2029
		IKK 3.1.2	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang	Kegiatan	4	5	5	5	5
		IKK 3.1.3	Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan	Unit	-	-	1	1	1
SK 3.2	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi <i>active</i> dan <i>passive safety</i>	IKK 3.2.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Laporan	1	1	1	1	1
		IKK 3.2.2	Jumlah Alat Uji yang telah dikalibrasi	Kegiatan	3	4	4	4	4
		IKK 3.2.3	Jumlah Pengadaan Alat Pendukung Uji Kalibrasi	Kegiatan	1	1	2	1	1
SK 3.3	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan	IKK 3.3.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dipasang sesuai dengan spesifikasi teknis	%	97	98	99	99	100
		IKK 3.3.2	Jumlah Lokasi LRK yang Dilakukan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman	Lokasi	1	8	13	16	20
		IKK 3.3.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Lokasi	-	-	-	2	1

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET				
					2025	2026	2027	2028	2029
SK 3.4	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang	IKK 3.4.1	Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan sesuai pedoman	Lokasi	1	1	1	1	1
		IKK 3.4.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Lokasi	1	1	1	1	1
SK 4	Meningkatnya Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan BPTD Kelas I Jawa Barat	Kegiatan	3	4	3	3	4
		IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja BPTD (Nilai SAKIP)	Nilai	82,5	82,6	82,7	82,8	83
		IKK 4.3	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Dit Teknis	Presentase	95	95	97	98	99
		IKK 4.4	Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Kemeterian Perhubungan (tindak lanjut sampai tahap proses)	Presentase	60	60	60	60	60
		IKK 4.6	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat (Nilai LKE)	Nilai	80	80,5	81	81,5	82
		IKK 4.7	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	3	10	20	13	9

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	TARGET				
					2025	2026	2027	2028	2029
		IKK 4.8	Kegiatan Terkait Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat (Skor)	Kegiatan	8	9	9	9	9

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

Dalam rangka akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan bidang transportasi jalan sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat, maka dibutuhkan adanya sistem pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran (melalui indikator kinerjanya) dari program penyelenggaraan transportasi darat pada setiap tahun anggaran.

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

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

2. Target Keluaran (*Output*) Pelaksanaan Kegiatan

Pada **Tabel 4.2** disampaikan target keluaran (*output*) dari pelaksanaan masing-masing kegiatan di lingkungan Balai Pengelola Transportasi

Darat Kelas I Jawa Barat. Secara umum target keluaran yang diinginkan dari masing-masing kegiatan tersebut diarahkan untuk mendukung pencapaian sasaran kegiatan dan program penyelenggaraan transportasi darat selama periode 2025-2029.

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

Tabel 4. 2 Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029

SASARAN	IKK KEGIATAN		SATUAN	TARGET S.D 2029
Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	IKK 1.1.1.A	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan Jalan	Trayek	30
Pelayanan Transportasi Darat	IKK 1.1.2	Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas	Unit	8
	IKK 2.1.1	Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Paket	43
	IKK 2.1.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM	Lokasi	58
	IKK 2.2.1	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan Yang Ditingkatkan Pelayanannya Untuk Memenuhi SPM	Unit	1
	IKK 2.2.4	Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM	Unit	25
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	IKK 2.1.3	Jumlah Fasilitas Penimbangan KB yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM	Unit	21
	IKK 2.1.4	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan Kendaraan Bermotor sesuai SPM	Lokasi	30

SASARAN	IKK KEGIATAN		SATUAN	TARGET S.D 2029
	IKK 3.2.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan sesuai dengan pedoman	Laporan	5
	IKK 3.2.2	Jumlah Alat Uji yang telah dikalibrasi	Kegiatan	19
	IKK 3.2.3	Jumlah Pengadaan Alat Pendukung Uji Kalibrasi	Kegiatan	6
	IKK 3.3.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dipasang sesuai dengan spesifikasi teknis	%	100
	IKK 3.3.2	Jumlah Lokasi LRK yang Dilakukan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman	Lokasi	58
	IKK 3.3.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Lokasi	3
	IKK 3.4.1	Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan sesuai pedoman	Lokasi	5
	IKK 3.4.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Lokasi	5
Penunjang Teknis Transportasi Darat	IKK 2.1.5	Jumlah Monitoring dan Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ	Kegiatan	80
	IKK 2.1.6	Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI LLAJ	Dokumen	44
	IKK 2.2.7	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi ASDP	Kegiatan	30
	IKK 3.1.1	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Pariwisata	Kegiatan	30
	IKK 3.1.2	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional angkutan barang	Kegiatan	24

SASARAN	IKK KEGIATAN		SATUAN	TARGET S.D 2029
	IKK 3.1.3	Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan	Unit	3
	IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan BPTD Kelas I Jawa Barat	Kegiatan	17
	IKK 4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja BPTD (Nilai SAKIP)	Nilai	83
	IKK 4.3	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Dit Teknis	Presentase	99
	IKK 4.4	Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Kemeterian Perhubungan (tindak lanjut sampai tahap proses)	Presentase	60
	IKK 4.6	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat (Nilai LKE)	Nilai	82
Program Dukungan Manajemen	IKK 4.7	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	55
	IKK 4.8	Kegiatan Terkait Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat (Skor)	Kegiatan	44

2.2. Kerangka Pendanaan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029

1. Kebutuhan Pendanaan

Kebutuhan pendanaan untuk melaksanakan seluruh kegiatan yang termasuk ke dalam program Infrastruktur Konektivitas sub sektor transportasi darat di Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat untuk periode pembangunan 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 4.3.**

Tabel 4. 3 Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas Sub Sektor Transportasi Darat di Balai Pengelola

Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029

Kegiatan		Anggaran
1 Program Infrastruktur Konektivitas		
a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat	Rp.	41.485.268.000
b. Pelayanan Transportasi Darat	Rp.	435.807.124.000
c. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	Rp.	347.270.777.000
d. Penunjang Teknis Transportasi Darat	Rp.	192.925.400.000
2 Pogram Dukungan Manajemen		
a. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Darat	Rp.	100.729.841.000
b. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Darat	Rp.	529.454.527.000

2. Skema Pendanaan

Adapun skema pendanaan untuk memenuhi kebutuhan pendanaan Adalah :

- a. RM (Rupiah Murni);
- b. SBSN (Surat Berharga Syariah Negara);
- c. PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak);
- d. KPBU (Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha).

2.3. Manajemen Resiko Pembangunan Nasional Bidang Transportasi Darat Tahun 2025-2029

Pengendalian Intern atas penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dilaksanakan untuk mencapai pengelolaan keuangan negara yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel dengan berpedoman pada Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah. Hal ini dilatar belakangi dengan telah bergesernya karakter pengendalian intern dari hard control menuju soft control. Artinya pengendalian tidak lagi efektif jika dikemas dalam kegiatan yang bersifat

represif. Ruang lingkup pengendalian intern sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 meliputi seluruh kegiatan pemerintahan. Komponen pengendalian intern terdiri dari unsur lingkungan pengendalian, penilaian Risiko, aktivitas pengendalian, informasi dan komunikasi, serta pemantauan. Fungsi manajemen risiko dalam pemerintahan diperkuat dengan hadirnya Peraturan Presiden Nomor 39 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko Pembangunan Nasional (MRPN) mengamanatkan adanya manajemen risiko terintegrasi di dalam maupun lintas instansi pemerintah. Mendukung implementasi tersebut. MRPN merupakan suatu kegiatan terkoordinasi untuk mengarahkan dan mengendalikan entitas MRPN, mengingat adanya risiko dalam pembangunan nasional. MRPN juga mengolaborasikan manajemen risiko yang telah ada dan tersebar di kementerian, lembaga, dan pemerintah daerah ke dalam sebuah Manajemen Risiko Lintas Sektor. Pembangunan nasional di sektor transportasi darat merupakan fondasi vital bagi pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan sosial di Indonesia. Pemerintah telah menetapkan sasaran strategis yang berfokus pada tiga pilar utama: peningkatan konektivitas untuk menyatukan wilayah dan menekan biaya logistik, peningkatan kualitas pelayanan untuk menjamin aksesibilitas dan kepuasan publik, serta penguatan keselamatan untuk menekan angka kecelakaan dan korban jiwa. Namun, realisasi ketiga sasaran tersebut dihadapkan pada berbagai ketidakpastian dan potensi risiko inheren yang dapat menghambat pencapaian target pembangunan. Manifestasi risiko pada sasaran konektivitas dapat berupa keterlambatan penyelesaian proyek infrastruktur, eskalasi biaya, dan kendala pembebasan lahan. Pada aspek pelayanan, risiko terwujud dalam bentuk kegagalan operasional, rendahnya tingkat integrasi antarmoda, dan ketidakpuasan masyarakat akibat standar yang tidak terpenuhi. Sementara itu, pada pilar keselamatan, risiko termanifestasi sebagai tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan kerugian sosial dan ekonomi signifikan. Oleh karena itu, penerapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional yang terstruktur dan sistematis menjadi sebuah keniscayaan. Pendekatan proaktif ini esensial untuk mengidentifikasi, menganalisis, mengevaluasi, dan

memitigasi berbagai potensi ancaman tersebut, sehingga dapat menjamin efektivitas, efisiensi, dan keberlanjutan investasi dalam pembangunan transportasi darat serta memastikan sasaran strategis nasional dapat tercapai secara optimal. Matrik MRPN Sektor Transportasi Darat dalam Renstra Ditjen Darat 2025-2029 menjelaskan bahwa pengelolaan risiko menjadi instrumen penting untuk menjamin pencapaian sasaran program Ditjen Perhubungan Darat secara efektif dan berkelanjutan. Sasaran peningkatan konektivitas transportasi darat yang diukur melalui rasio konektivitas jalan menghadapi beragam risiko strategis, antara lain kesiapan lahan, ketersediaan anggaran, kompetensi SDM pengadaan barang/jasa, perizinan, serta lemahnya koordinasi lintas lembaga. Risiko-risiko tersebut berpotensi menyebabkan keterlambatan atau bahkan kegagalan implementasi program, sehingga manfaat pembangunan tidak optimal. Oleh karena itu, Ditjen Perhubungan Darat menetapkan langkah mitigasi berupa penyusunan SOP hibah yang jelas, prioritas pembangunan pada lahan yang siap administrasi, penggunaan data perencanaan yang kredibel, serta penguatan regulasi kompetensi PPK dan staf Barjas. Selanjutnya, pada sasaran peningkatan kinerja pelayanan transportasi darat yang diukur melalui Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM), risiko utama meliputi keterbatasan anggaran, sarana prasarana, kualitas SDM, dan perubahan kebijakan. Risiko tersebut berdampak langsung pada tidak optimalnya pelayanan publik. Mitigasi difokuskan pada penguatan perencanaan berbasis data, pembinaan SDM secara berkelanjutan, serta penegakan SOP dan sanksi guna mencegah korupsi dan maladministrasi. Adapun pada sasaran peningkatan keselamatan lalu lintas angkutan jalan, risiko mencakup faktor manusia, kendaraan, infrastruktur, pengawasan, dan perubahan lingkungan. Mitigasi dilakukan melalui kampanye keselamatan, peningkatan fasilitas uji kendaraan, audit infrastruktur, serta pemanfaatan teknologi untuk pengawasan berbasis data real time. Dengan pendekatan manajemen risiko yang komprehensif dan terintegrasi, Ditjen Perhubungan Darat diharapkan mampu memastikan ketercapaian target Renstra 2025–2029 secara akuntabel dan berorientasi hasil.

Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 yang ditugaskan kepada Ditjen Perhubungan Darat

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR PROGRAM	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI TKT DITJEN DARAT
1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat	1. Rasio konektivitas transportasi Jalan	1. Kesiapan lahan	1. Pemerintah Daerah, Ditjen Phb Darat	1. Proses Hibah tidak clear (External), Lemahnya check and double check (Internal)	Keterlambatan Implementasi atau kegagalan pelaksanaan dan Manfaat	1. Membangun SOP yang jelas terkait proses hibah serta Prioritas Pembangunan hanya untuk lahan yang sdh siap secara administrasi dan hasil pemeriksaan lapangan
		2. Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	2. Ketersediaan anggaran	2. Ditjen Phb Darat, Setjen Kemenhub, Kementerian Keuangan, DPR RI	2. Kesalahan Perhitungan (Internal), Efisiensi (Internal - External)	Keterlambatan Implementasi atau kegagalan pelaksanaan dan Manfaat	2. Penggunaan data perencanaan yang kredibel dan mencari peluang alternatif pembiayaan
			3. Kompetensi SDM Barjas	3. Ditjen Phb Darat	3. Tidak ada Aturan yang mengatur, kelemahan SOP, ketidakpatuhan terhadap aturan (Internal)	Korupsi Maladministrasi	3. Regulasi yang ketat mengatur kompetensi PPK dan Staf Barjas, SOP rinci dan jelas serta Sanksi yang tegas
			4. Kesiapan perijinan	4. Kemen LHK, Kemen ATR/BPN, Pemerintah Daerah, Ditjen Phb Darat	4. Perubahan peraturan (External), kelemahan SDM (External), kurang koordinasi pada awal perencanaan (Internal), tidak adanya rencana	Keterlambatan Implementasi atau kegagalan pelaksanaan dan Manfaat	4. Koordinasi yang rutin dan rinci, susun masterplan/blue print yang jelas dan melibatkan semula pihak
			5. Tingkat Komprehe			Keterlambatan Implementasi atau kegagalan pelaksanaan	5. Susun SOP jelas terkait penyusunan KAK dan penyedia jasa serta teknis pembahasan hasil konsultan, SANKSI tegas kepada Konsultan dan PPK
							6. Pemberian Sanksi yang tegas

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR PROGRAM	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI TKT DITJEN DARAT
			nsif Perencanaan 6. Kelemahan Koordinasi antar Lembaga/instansi 7. Penolakan Masyarakat 8. Perubahan Kebijakan	5. Ditjen Darat 6. Ditjen Phb Darat 7. Ditjen Phb Darat, Pemerintah Daerah 8. BAPPENAS, KEMENHUB, KEMENKEU	induk yang komprehensif (Internal) 5. Konsultan tidak profesional, Pembahasan komprehensif, kesalahan penyusunan KAK (Internal) 6. Kelemahan SDM yang dimandatkan dan Kelemahan pengawasan atasan langsung (Internal) 7. Tidak ada/kurangnya sosialisasi (Internal - External) 8. Perubahan Kepemimpinan / Perubahan Arah Kebijakan (Internal - External)	Keterlambatan Implementasi atau kegagalan pelaksanaan Keterlambatan Implementasi atau kegagalan pelaksanaan Keterlambatan Implementasi atau kegagalan pelaksanaan	7. Susun SOP jelas dan peraturan Sanksi TIDAK ADA
2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi Darat	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	1. Ketersediaan anggaran 2. Keterbatasan sarana	1. Ditjen Phb Darat, Setjen Kemenhub, Kementerian Keuangan, DPR RI	1. Kesalahan Perhitungan (Internal), Efisiensi (Internal - External)	Keterlambatan Implementasi kebijakan dan Pelayanan Optimal Pelayanan Optimal	1. Penggunaan data perencanaan yang kredibel dan mencari peluang alternatif pembiayaan 2. Susun SOP jelas dan peraturan Sanksi

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR PROGRAM	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI TKT DITJEN DARAT
			dan prasarana	2. Ditjen Phb Darat	2. Kelemahan SDM yang dimandatkan dan Kelemahan pengawasan atasan langsung (Internal)	Pelayanan Optimal tidak	3. Pembinaan yang menyeluruh dan rutin terkait SPM
		3. Kompetensi SDM		3. Ditjen Phb Darat	3. Kurang pembinaan dan Kelemahan pengawasan atasan langsung (Internal)	Kegagalan Implementasi kebijakan Pelayanan Optimal dan tidak	4. Susun SOP jelas terkait penyusunan KAK dan penyedia jasa serta teknis pembahasan hasil konsultan, SANKSI tegas kepada Konsultan dan PPK
		4. Tingkat Komprehensif Perencanaan		4. Ditjen Phb Darat	4. Konsultan tidak profesional, Pembahasan tidak komprehensif, kesalahan penyusunan KAK (Internal)	Kegagalan Implementasi kebijakan Pelayanan Optimal Korupsi Maladministrasi dan tidak	5. TIDAK ADA
		5. Perubahan Kebijakan		5. BAPPENAS, KEMENHUB, KEMENKEU	5. Perubahan Kepemimpinan / Perubahan Arah Kebijakan (Internal - External)		6. Regulasi yang ketat mengatur kompetensi PPK dan Staf Barjas, SOP rinci dan jelas serta Sanksi yang tegas
		6. Kompetensi SDM Barjas		6. Ditjen Phb Darat	6. Tidak ada Aturan yang mengatur, kelemahan SOP, ketidakpatuhan terhadap aturan (Internal)		

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

NO	SASARAN PROGRAM	INDIKATOR PROGRAM	RISIKO	PEMILIK RISIKO	PENYEBAB	AKIBAT	MITIGASI TKT DITJEN DARAT
			5. Perubahan lingkungan				

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga penugasan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai amanat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

Di satu sisi diharapkan jaringan jalan dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI, di sisi lain jaringan jalan harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dlsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis jalan tersebut. Oleh karenanya, dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang jalan dan SDP, yang membutuhkan peran seluruh stakeholders dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan jalan yang handal dan prima akan

menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

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

5.2. Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat untuk Tahun Anggaran 2025 sampai dengan Tahun Anggaran 2029.

Untuk implementasi Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat 2025-2029 ini dalam program dan kegiatan tahunan, setiap Unit Kerja diharapkan menyusun Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kegiatan dan Anggaran) dengan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat Tahun 2025-2029 akan dinilai berdasarkan pencapaian output kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

5.3. Mekanisme Evaluasi

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

Evaluasi pelaksanaan Renstra Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas I Jawa Barat 2025-2029 ini setidaknya-tidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan Tahun 2027) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (Tahun 2029).

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

LAMPIRAN

LAMPIRAN I MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN

SASARAN PROGRAM/IKP/IKK				SATUAN	TARGET					ALOKASI PENDANAAN (DALAM RIBU RUPIAH)					
					2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
SP 1	Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat														
	IKP 1.1	Rasio konektivitas transportasi Jalan													
		SK 1.1.1	Meningkatnya konektivitas jaringan transportasi DTPK												
		IKK 1.1.1.A	Jumlah Layanan Subsidi transportasi Angkutan Jalan		Trayek	6	6	6	6	6	5,479,744	7,137,192	6,960,412	6,960,412	6,960,412
		SK 1.1.2	Meningkatnya konektivitas layanan terminal tipe A dan layanan AKAP untuk mendukung konektivitas												
		IKK 1.1.2	Jumlah terminal tipe A yang dibangun dan beroperasi untuk mendukung konektivitas		Unit	0	1	2	3	2	-	30,000,000	20,000,000	55,000,000	55,000,000
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi Darat														
	IKP 2.1	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat													
		SK 2.1	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi Jalan												
		IKK 2.1.1	Jumlah terminal tipe A yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM		Unit	3	5	10	12	13	31,000,000	14,480,000	84,000,000	70,000,000	19,500,000
		IKK 2.1.2	Jumlah operasional layanan terminal tipe A sesuai SPM		Unit	10	12	12	12	12	67,000,000	79,000,000	91,000,000	103,200,000	115,000,000
		IKK 2.1.3	Jumlah Fasilitas Penimbangan KB yang ditingkatkan pelayanannya untuk memenuhi SPM		Unit	0	6	1	0	0	-	3,950,000	5,000,000	-	-
		IKK 2.1.4	Jumlah operasional layanan Fasilitas Penimbangan KB sesuai SPM		Unit	6	6	6	6	6	9,000,000	12,000,000	15,000,000	18,000,000	21,000,000
		IKK 2.1.5	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi LLAJ		Kegiatan	185	199	205	211	217	9,012,484	9,600,357	10,447,016	11,294,342	12,164,401
		IKK 2.1.6	Penyusunan Dokumen Teknis terkait TUSI LLAJ		Dokumen	9	9	16	8	4	1,600,000	900,000	8,020,669	5,513,759	1,000,000
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi Darat														
	IKP 2.2	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi ASDP													
		SK 2.2	Meningkatnya pelayanan publik sektor transportasi ASDP												
		IKK 2.2.1	Jumlah Pelabuhan Penyeberangan Yang Ditingkatkan Pelayanannya Untuk Memenuhi SPM		Unit	0	0	0	0	1	-	-	-	-	8,300,000
		IKK 2.2.4	Operasional layanan Pelabuhan Sungai dan Danau sesuai SPM		Unit	5	5	5	5	5	1,375,000	1,500,000	1,750,000	2,000,000	2,250,000
		IKK 2.2.7	Jumlah Monitoring Evaluasi terkait Peningkatan Pelayanan Tugas Pokok dan Fungsi ASDP		Kegiatan	6	6	6	6	6	449,386	509,386	569,386	629,386	689,386
SP 3	Meningkatnya keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan														
	IKP 3.1	Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan													
		SK 3.1	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang												
		IKK 3.1.1	Jumlah Kegiatan pengawasan operasional AKAP, AJAP, dan Parwisata		Kegiatan	116	128	128	128	128	2,151,000	2,511,200	2,651,200	2,791,200	2,861,200
		IKK 3.1.2	Jumlah Kegiatan Pengawasan Operasional Angkutan Barang		Kegiatan	52	55	57	59	61	1,010,000	1,360,000	1,485,000	1,610,000	1,705,000
		IKK 3.1.3	Jumlah fasilitas penimbangan yang dibangun dan dioperasikan untuk mendukung Keselamatan		Unit	0	0	1	1	1	-	-	10,000,000	20,000,000	7,000,000

SP 3		Meningkatnya keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan												
	IKP 3.2	Peningkatan kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety												
		SK 3.2	Meningkatnya kepatuhan kendaraan bermotor memenuhi active dan passive safety											
		IKK 3.2.1	Jumlah Kegiatan Pemeriksaan Fisik Rancang Bangun Kendaraan Sesuai dengan Pedoman	Laporan	1	1	1	1	1	2,223,856	3,838,016	2,627,920	3,135,600	3,009,000
		IKK 3.2.2	Jumlah Alat Uji yang telah dikalibrasi	Kegiatan	57	58	58	58	58	427,800	853,800	998,000	1,345,400	1,492,000
		IKK 3.2.3	Jumlah Pengadaan Alat Pendukung Uji Kalibrasi	Paket	1	1	2	1	1	1,600,000	730,000	2,500,000	2,500,000	2,500,000
SP 3		Meningkatnya keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan												
	IKP 3.3	Penurunan Jumlah titik konflik lalu lintas jalan												
		SK 3.3	Menurunnya jumlah titik konflik lalu lintas jalan											
		IKK 3.3.1	Jumlah Perlengkapan jalan yang dipasang sesuai dengan spesifikasi teknis	Persentase	97	98	99	99	100	28,702,775	64,794,200	24,158,000	33,638,000	22,918,000
		IKK 3.3.2	Jumlah Lokasi LRK yang Dilakukan Intervensi Penanganan Sesuai Pedoman	Lokasi	1	8	13	16	20	3,530,000	9,640,005	7,591,670	26,146,720	12,635,850
		IKK 3.3.3	Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman	Lokasi	0	0	0	2	1	-	-	-	1,000,000	300,000
		SK 3.4	Meningkatnya Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang											
		IKK 3.4.1	Pelaksanaan Pekan Keselamatan Jalan sesuai pedoman	Lokasi	1	1	1	1	1	200,000	250,000	350,000	350,000	350,000
		IKK 3.4.2	Pelaksanaan pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman pada lokasi yang berbeda	Kegiatan	1	1	1	1	1	100,000	110,000	310,000	310,000	310,000
		SK 4	Meningkatnya Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat											
		IKK 4.1	Kegiatan Perencanaan Pembangunan Ditjen Perhubungan Darat (kumulatif)	Kegiatan	3	4	3	3	4	963,250	1,039,250	1,023,250	1,053,250	1,138,250
		IKK4.2	Peningkatan Akuntabilitas Kinerja BPTD (Nilai SAKIP)	Nilai	82,5	82,6	82,7	82,8	83	913,000	958,000	1,003,000	1,048,000	1,093,000
		IKK4.3	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Anggaran Dit Teknis (Realisasi)	Persentase	95	95	97	98	99	3,144,000	3,204,000	3,234,000	3,264,000	3,294,000
		IKK4.4	Tindak Lanjut Rekomendasi Opini BPK (Skor) Kemeterian Perhubungan (tindak lanjut sampai tahap proses)	Persentase	60	60	60	60	60	300,000	340,000	380,000	420,000	460,000
		IKK4.6	Tingkat Keberhasilan Pembangunan ZI yang diukur oleh Ditjen Perhubungan Darat (Nilai LKE)	Nilai	80	80,5	81	81,05	82	9,214,292	9,838,716	11,042,822	11,182,352	11,266,982
		IKK4.7	Kegiatan Tata Kelola Pengadaan Barang dan Jasa	Kegiatan	3	10	20	13	9	963,400	5,947,200	27,739,200	52,483,527	3,468,200
		IKK4.8	Kegiatan Terkait Sistem Merit SDM Ditjen Perhubungan Darat (Skor)	Kegiatan	8	9	9	9	9	79,807,000	100,340,000	110,423,000	120,506,000	130,599,000

LAMPIRAN II. MATRIKS PROYEK PRIORITAS RENSTRA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT DI PROVINSI JAWA BARAT

NO	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	KOMPONEN	SATUAN	TARGET					TAGGING PN/ASTACITA (PN 1/PN 2/PN 3/PN 4/PN 5/PN 6/PN 7/PN 8)	ANGGARAN					
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
1	Rasio konektivitas transportasi Jalan	Angkutan Jalan Perintis	Layanan	309	314	319	324	326	PN 3, PN 6	173.8	205.1	168	189	170	905.57
2	Rasio konektivitas transportasi Jalan	Subsidi Angkutan Barang Wilayah DTPK dan KSPP	Layanan	7	14	15	15	16	PN 3, PN 5,P2	20.49	45.7	55	55	57	233.19
3	Rasio konektivitas transportasi Jalan	Layanan Angkutan Kawasan Strategis Nasional (KSN)	Kawasan	15	15	16	17	18	PN 3	41.05	50	50	50	87	278.05
4	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Pembangunan Arterial Transport Management System (AtMS)	Ruas	1	2	5	3	-	NON PN	2	16.71	44.1	46.3	0	109.12
5	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat	Tahun	2	1	1	1	-	NON PN	4	0.37	4	4	0	12.37
6	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Ciakar	Unit	1	-	-	-	-	NON PN	10	0	0	0	0	10
7	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Rehabilitasi Terminal Penumpang Tipe A Indihiang	Unit	1	1	-	1	-	NON PN	15.5	2.96	0	14.5	0	32.96
8	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Klari	Unit	1	-	-	-	-	NON PN	5.5	0	0	0	0	5.5

NO	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	KOMPONEN	SATUAN	TARGET					TAGGING PN/ASTACITA (PN 1/PN 2/PN 3/PN 4/PN 5/PN 6/PN 7/PN 8)	ANGGARAN					
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
9	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Leuwipanjang	Unit	-	1	-	1	-	NON PN	0	1.56	0	20	0	21.56
10	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A K.H. Ahmad Sanusi	Unit	-	1	1	1	-	NON PN	0	2.27	15	15	0	0
11	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Kertawangunan	Unit	-	-	1	-	-	NON PN	0	0	30	0	0	30
12	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Harjamukti	Unit	-	1	1	-	-	NON PN	0	2.69	15	0	0	17.69
13	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Rehabilitasi/Peningkatan Terminal Penumpang Tipe A Guntur Melati	Unit	-	1	-	-	-	NON PN	0	5	0	0	0	5
14	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Operasional Terminal Penumpang Tipe-A	Unit	115	115	116	118	119	NON PN	160	639.9	212	337	455	1803.5
15	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Rehabilitasi Pelabuhan Penyeberangan Majingklak	Unit	-	-	-	-	1	NON PN	0	0	0	0	10	10

NO	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	KOMPONEN	SATUAN	TARGET					TAGGING PN/ASTACITA (PN 1/PN 2/PN 3/PN 4/PN 5/PN 6/PN 7/PN 8)	ANGGARAN					
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
16	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi Darat	Operasional Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan	Unit	235	237	239	241	242	NON PN	49.53	234	59.25	92.1	120	555.34
17	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat	Tahun	12	12	12	12	12	NON PN	1	3	3	2	3	12
18	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Cibaragalan	Unit	-	1	-	-	-	NON PN	0	0.85	0	0	0	0.85
19	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Tomo	Unit	-	1	-	-	-	NON PN	0	0.85	0	0	0	0.85
20	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Kemang	Unit	-	1	-	-	-	NON PN	0	0.75	0	0	0	0.75
21	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Gentong	Unit	-	1	-	-	-	NON PN	0	0.5	0	0	0	0.5
22	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Rehabilitasi Fasilitas Penimbangan Balonggandu	Unit	-	1	-	-	-	NON PN	0	0.5	0	0	0	0.5
23	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Operasional UPPKB	Unit	131	131	131	131	131	NON PN	120.9	191.6	132	148	176	767.18

NO	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	KOMPONEN	SATUAN	TARGET					TAGGING PN/ASTACITA (PN 1/PN 2/PN 3/PN 4/PN 5/PN 6/PN 7/PN 8)	ANGGARAN					
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
24	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Pemenuhan Alat Pemeriksaan Kesesuaian Fisik Rancang Bangun Sarana Angkutan Jalan di Jabar	Set	1	-	1	1	1	NON PN	0.35	0	0.35	0.7	0.7	2.1
25	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Pengadaan Alat Uji dan Alat Kalibrasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor di Jawa Barat	Unit	1	1	1	1	1	NON PN	1.6	0.73	2.5	2.5	2.5	9.83
26	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Pemeliharaan Alat Uji dan Alat Kalibrasi Kendaraan Bermotor	Unit	15	34	34	34	34	NON PN	6	18	28	28	28	108
27	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Pemasangan Perlengkapan Jalan	Unit	93156	2E+05	48935	75166	46816	PN 3, PN 6	718.6	1781	340	590	332	3762.1
28	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	Unit	10688	40688	7688	7179	7283	PN 3, PN 6	90	511.3	30.1	35	35	701.47
29	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Perbaikan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) di Jabar	Lokasi	7	31	25	24	88	PN 3, PN 6	3.17	11.88	12.8	12.8	12.8	53.36
30	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Pembangunan Zona Selamat Sekolh (ZoSS) di Jawa Barat	Lokasi	-	-	-	2	1	PN 3, PN 6	0	0	0	1	0.3	1.3
31	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Pekan Nasional Keselamatan Jalan (PNKJ)	Lokasi	1	1	1	1	1	PN 3, PN 6	4	4	4	2	2.95	16.95
32	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Pekan Keselamatan Jalan (PKJ) di Jawa Barat	Lokasi	1	1	1	1	1	PN 3, PN 6	0.25	0.35	0.35	0.35	0.35	1.65
33	Peningkatan keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	Sadar Lalu Lintas Anak Usia Dini (SALUD) di Jabar	Lokasi	1	1	1	1	1	PN 3	0.11	0.31	0.31	0.31	0.31	1.35

NO	INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP)	KOMPONEN	SATUAN	TARGET					TAGGING PN/ASTACITA (PN 1/PN 2/PN 3/PN 4/PN 5/PN 6/PN 7/PN 8)	ANGGARAN					
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
34	Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	Pembayaran Gaji dan Tunjangan	Orang	11400	11500	11600	11700	11800	NON PN	810.7	972.9	1168	1401	1682	6034.2
35	Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	Pelaksanaan Tuposi Setditjen dan UPT	Bulan	12	12	12	12	12	NON PN	265.4	108.5	130	156	187	847.61
36	Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	Pengembangan Sistem Layanan Transportasi Darat	Layanan	12	12	12	12	12	NON PN	34	22.74	29.6	38.4	40.3	165.06
37	Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	Pengembangan Layanan Perkantoran	Bulan	12	12	12	12	12	NON PN	700	400	350	405	516	2370.5
38	Indeks Reformasi Birokrasi Ditjen Perhubungan Darat	Dokumen Perencanaan Teknis	Kegiatan	50	100	20	20	10	NON PN	50	100	20	20	10	200