



**Kementerian Perhubungan**

Republik Indonesia Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

# RENSTRA

BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN DAN SERTIFIKASI  
KENDARAAN BERMOTOR 2020 - 2024



## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya sehingga Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 dapat diselesaikan.

Rencana Strategis merupakan suatu proses rencana yang berorientasi pada hasil yang dicapai dalam kurun waktu lima tahun dengan memperhitungkan berbagai kekuatan/potensi, hambatan dan peluang yang ada atau mungkin timbul. Dokumen Renstra memuat tujuan dan sasaran strategis serta kebijakan dan program yang realistis selama periode 2020-2024.

Renstra Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor ini mengacu dan sejalan dengan dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 untuk digunakan sebagai pedoman dan arah pembangunan yang hendak dicapai pada periode tersebut, serta merupakan dasar dan acuan bagi Unit Eselon III di lingkungan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor untuk :

- (1) Penyusunan dan penetapan Rencana Lima Tahunan (Rencana Strategis);
- (2) Penyusunan dan penetapan Rencana Kerja Tahunan (Renja) dan RKA-KL;
- (3) Pelaksanaan Rencana Kerja Tahunan;
- (4) Pemantauan dan Evaluasi (Renja, Renstra, dan LAKIP).

Dalam kesempatan ini, kami menyampaikan ucapan terima kasih kepada seluruh Pegawai di lingkungan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor yang telah memberikan substansi, data dan sumbang saran dalam penyusunan Rencana Strategis Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2020-2024.

Kami menyadari bahwa Rencana Strategis Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2020-2024 masih jauh dari sempurna, untuk itu kami mengharapkan adanya saran/masukan/evaluasi dari para pejabat yang berkepentingan dalam kesempurnaan dari dokumen dimaksud. Semoga Allah SWT senantiasa meridhoi segala usaha dan upaya kita. Aamiin.

Bekasi, Januari 2020

KEPALA BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN DAN  
SERTIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR



YUSUF NUGROHO, ST, MT  
NIP.19740614 199803 1 001

KATA PENGANTAR .....	i
DAFTAR ISI .....	ii
DAFTAR TABEL .....	iv
DAFTAR GAMBAR .....	v
DAFTAR LAMPIRAN .....	vi
BAB 1 PENDAHULUAN .....	1
1.1 Kondisi Umum Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) .....	1
1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor.....	1
1.1.2 Capaian RENSTRA Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2015-2019.....	3
1.2 Potensi dan Permasalahan .....	4
BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN.....	6
2.1 Visi dan Misi, Arah Kebijakan Presiden Republik Indonesia dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024.....	6
2.2 Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 .....	6
2.3 Tujuan dan Sasaran Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.....	8
2.3.1 Tujuan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 .....	9
2.3.2 Sasaran Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2020-2024 .....	11
2.3.3 Sasaran .....	12
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI,.....	13
DAN KERANGKA KELEMBAGAAN .....	13
3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024.....	13
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 .....	14
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 .....	19
3.3.1 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional .....	19
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran .....	20
3.4 Kerangka Regulasi Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024.....	23
3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat.....	23
3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat .....	23

3.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024 .....	27
3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Transportasi Darat .....	27
3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Transportasi Darat.....	27
<b>BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....</b>	<b>31</b>
4.1 Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 .....	31
4.1.1 Target Pencapaian Sasaran Kegiatan.....	31
4.1.2 Target Keluaran ( <i>Output</i> ) Pelaksanaan Kegiatan .....	32
4.2 Kerangka Pendanaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 .....	32
4.2.1 Kebutuhan Pendanaan .....	32
<b>BAB 5 PENUTUP .....</b>	<b>34</b>
5.1 Kesimpulan .....	34
5.2 Arahan Pimpinan .....	35
5.3 Mekanisme Evaluasi.....	35



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Kedudukan, Tugas, dan Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor .....	1
Tabel 1.2	Pencapaian Sasaran Kegiatan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2015-2019 .....	3
Tabel 2.1	Tujuan dan indikator Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor .....	10
Tabel 3.1	Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 .....	15
Tabel 3.2	Arah Kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024 .....	19
Tabel 3.3	Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 .....	21
Tabel 3.4	Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024.....	26
Tabel 4.1	Target Kinerja Kegiatan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 .....	31
Tabel 4.2	Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024.....	32
Tabel 4.3	Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas Sub Sektor Transportasi Darat di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024.....	33

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Permasalahan Pelaksanaan RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 .....	5
Gambar 1.2	Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 .....	5
Gambar 2.1	Agenda Pembangunan Nasional .....	6
Gambar 2.2	Strategic Map Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) .....	8
Gambar 3.1	9 (sembilan) <i>Major Project</i> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam RPJMN Tahun 2020-2024 .....	14
Gambar 3.2	Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan.....	14
Gambar 3.3	Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan).....	27



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Matriks Proyek Prioritas Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024



## BAB 1 PENDAHULUAN

### 1.1 Kondisi Umum Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)

Kondisi Umum Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor menggambarkan tugas, fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor sebagai batasan ruang lingkup, serta pencapaian yang telah dilaksanakan dalam RENSTRA sebelumnya.

#### 1.1.1 Tugas dan Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor

Sebagaimana tertuang dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 59 Tahun 2002 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor, mempunyai kedudukan, tugas, dan fungsi sebagaimana disampaikan pada **Tabel 1.1**

**Tabel 1.1** Kedudukan, Tugas dan Fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor

NO	ASPEK	PENGATURAN DALAM KM 59 TAHUN 2002
1	Kedudukan	UPT Bidang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor
2	Tugas	Melaksanakan pengujian dan penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, karoseri dan kendaraan khusus.
3	Fungsi yang dilaksanakan	Dalam melaksanakan tugas sebagaimana tersebut diatas, Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor menyelenggarakan fungsi : <ol style="list-style-type: none"><li>1. Pelaksanaan uji prestasi, bagian kendaraan bermotor, peralatan keselamatan, dan uji lapangan serta pemeriksaan konstruksi;</li><li>2. Penyiapan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor;</li><li>3. Pelaksanaan pemeriksaan dokumen teknis dan administrasi kendaraan bermotor yang akan diuji;</li><li>4. Pelaksanaan pemeliharaan, pengadaan dan penilaian kinerja fasilitas dan peralatan pengujian serta sarana penunjang teknis lainnya;</li><li>5. Pengembangan teknologi pengujian tipe kendaraan bermotor dan penyelenggaraan</li></ol>

NO	ASPEK	PENGATURAN DALAM KM 59 TAHUN 2002
		sistem informasi pengujian tipe kendaraan bermotor; 6. Pelaksanaan administrasi dan kerumahaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor

**Sumber:** Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 59 Tahun 2002 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor

Memperhatikan fungsi yang dilaksanakan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor di atas, maka cakupan bidang pembangunan dan pengelolaannya terdiri dari keselamatan transportasi darat, dan penunjang teknis transportasi darat. Sehingga, landasan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penyelenggaraan pengujian tipe kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
- b. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2006 tentang Jalan;
- c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional;
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional;
- g. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024;
- h. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
- i. Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L 2020-2024;
- j. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
- k. Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 6 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Renstra K/L 2020-2024;
- l. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor;
- m. Berikut dengan Peraturan Pemerintah dan peraturan lainnya sebagai pelaksanaannya.

### 1.1.2 Capaian RENSTRA Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2015-2019

Sasaran Program dan Kegiatan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor dirumuskan dari sasaran nasional dan Renstra Ditjen Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 dengan memperhatikan visi dan misi Kementerian Perhubungan, serta permasalahan dan capaian pembangunan 2015-2019. Sasaran Program/Kegiatan diukur melalui Indikator Kinerja Kegiatan. Adapun capaian Indikator Kinerja Program Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor disampaikan pada **Tabel 1.2** sebagai berikut:

**Tabel 1.2** Pencapaian Sasaran Kegiatan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2015-2019

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI 2019	TARGET 2019
Meningkatnya Kendaraan Bermotor yang Berkeselamatan	1. Pelaksanaan pengujian tipe sesuai dengan standar/prosedur yang telah ditetapkan	Persen	100	100
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Pengujian Tipe	2. Tersedianya pelayanan yang memenuhi standar ISO 9001	Sertifikat	1	1
	3. Tersedianya laboratorium pengujian yang terakreditasi ISO 17025	Sertifikat	1	1
	4. Efektifitas pembuatan resume hasil uji sesuai standar waktu yang telah ditetapkan	%	97	90
	5. Pengelolaan sistem informasi pengujian tipe kendaraan bermotor	Unit	8	8
	6. Monitoring dan evaluasi perkembangan teknologi pengujian	Laporan	3	3
	7. Jumlah penambahan / peningkatan fasilitas pelayanan pengujian tipe	Unit	27	27

SASARAN PROGRAM/ KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	REALISASI 2019	TARGET 2019
Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Pengujian Tipe	8. Jumlah penambahan / peningkatan fasilitas pengujian tipe	Unit	5	3
	9. Jumlah penambahan/ peningkatan fasilitas pendukung pengujian tipe	Unit	15	14
Tersedianya ASN BPLJSKB yang Kompeten dan Profesional	10. Jumlah diklat yang diselenggarakan/ diikuti	Kegiatan	11	8
	11. Jumlah pegawai yang mengikuti diklat	Orang	132	70
	12. Tercapainya kepuasan customer /pelanggan	%	93	95
	13. Jumlah kegiatan koordinasi dengan instansi lain Dalam Negeri	Laporan	2	2
Terwujudnya Good Governance & Clean Government di BPLJSKB	14. Tingkat penyerapan anggaran	%	99	98
	15. Nilai asset yang telah diinventarisasi	Rp	1.093.537.439.657	1.117.208.783.163
	16. Nilai AKIP(Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah)	%	83,80	84
	17. Penyelenggaraan Administrasi Dan Layanan Perkantoran	Bulan	12	12
	18. Penyelenggaraan Belanja Pegawai Termasuk Tunjangan	Bulan	12	12

Sumber: Hasil Analisis (2020)

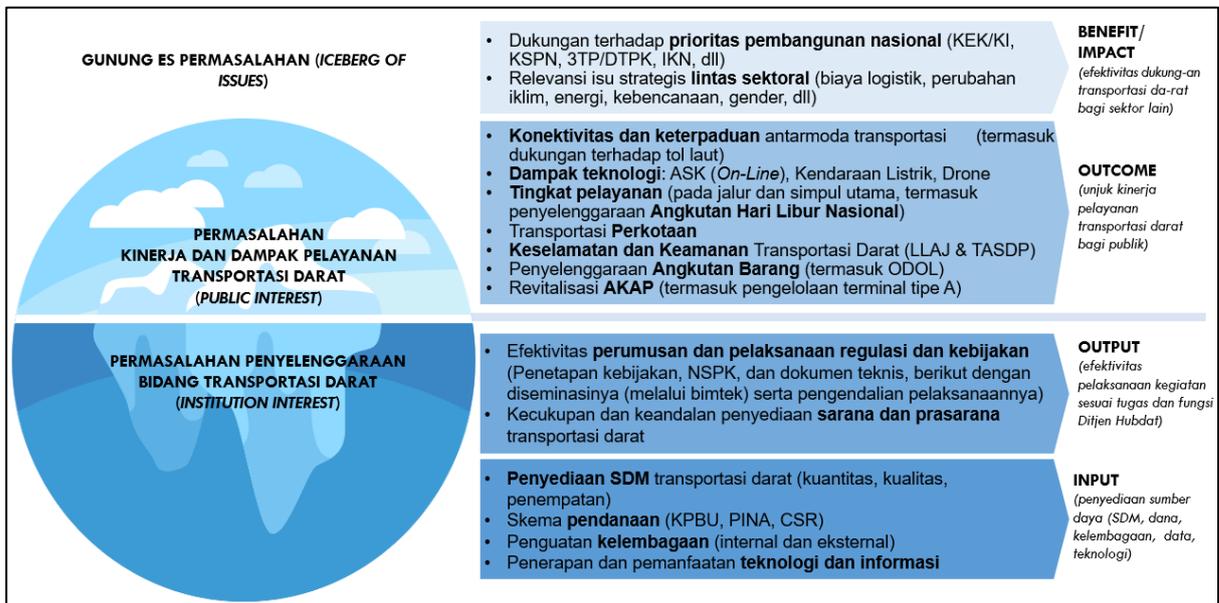
## 1.2 Potensi dan Permasalahan

Dalam mewujudkan Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia, Tema dan Agenda Pembangunan Tahun 2020-2024 terdapat beberapa permasalahan yang dibagi menjadi 8 (delapan) aspek Pelaksanaan RENSTRA Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024 sebagaimana disampaikan pada **Gambar 1.1**.



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

Permasalahan tersebut dirumuskan menjadi Isu Strategis Perhubungan Darat yang terbagi menjadi 2 (dua), yaitu permasalahan kinerja serta dampak pelayanan transportasi darat (*public interest* atau isu eksternal) dan permasalahan penyelenggaraan bidang transportasi darat (*institution interest* atau isu internal), terdiri dari isu strategis yang bersifat *Impact, Outcome, Ouput, dan Input* sebagaimana dijabarkan dalam **Gambar 1.2**.



**Gambar 1.2** Isu Strategis Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

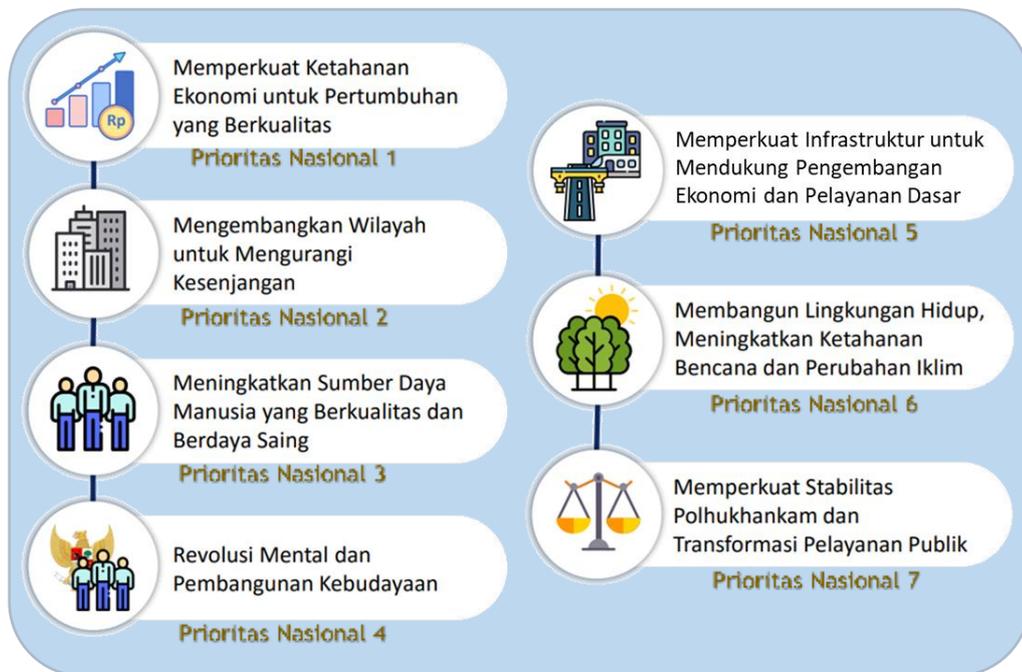
## BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

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

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

#### VISI PRESIDEN 2020-2024

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



**Gambar 2.1** 7 Agenda Pembangunan Nasional

### 2.2 Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 merupakan pengejawantahan dari visi Kementerian Perhubungan 2020-2024 dalam rangka mendukung terwujudnya visi Presiden Republik Indonesia 2020-2024. Adapun Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat adalah sebagai berikut:

## **VISI 2020-2024**

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

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

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

Selanjutnya dalam mencapai visi di atas, ditetapkan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai berikut:

**“Perhubungan Darat melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2 dan nomor 3, dengan uraian sebagai berikut:**

- 1) Meningkatkan konektivitas dan pelayanan transportasi darat; dan**
- 2) Meningkatkan efektivitas penyelenggaraan program transportasi darat.**

Misi 1 merupakan misi eksternal, yang mencerminkan upaya jajaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi darat yang menjadi misi utama yang dimandatkan.

Sedangkan, Misi 2 merupakan misi internal, yang mencerminkan upaya jajaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan kemampuannya dalam melaksanakan

tugas dan fungsinya (sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja (OTK) Kementerian Perhubungan) melalui serangkaian kegiatan yang tercakup dalam program penyelenggaraan transportasi darat.

### 2.3 Tujuan dan Sasaran Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Perumusan tujuan dan sasaran (berikut dengan indikator kerjanya) BPLJSKB Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 berbasis pada pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) seperti yang digunakan pada level Kementerian Perhubungan. Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor menggunakan 2 (Dua) perspektif yang diturunkan dari *Balanced Scorecard* (BSC) Kementerian Perhubungan, yakni:

- *Customer Perspective (CP)*, yang menggambarkan pencapaian sasaran hasil (*outcome*) berupa layanan transportasi darat pada tingkat yang dibutuhkan pengguna (*user*) dalam hal ketersediaan (*existence/accessibility and capacity*), pelayanan (*time, cost, quality, punctuality, etc*), serta keselamatan dan keamanan (*safety and security*). Kualitas layanan transportasi darat yang baik akan menjadi penentu efisiensi dan efektivitas dari capaian manfaat/dampak yang diinginkan pada level *Stakeholders Perspective (SP)*;
- *Internal Process Perspective (IPP)*, yang mewakili mengenai bagaimana proses kerja yang dilakukan oleh unit kerja/jajaran di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat dalam rangka memberikan layanan transportasi darat yang sesuai harapan/kebutuhan pengguna (*customer perspective/CP*) dan berdampak baik dalam mendukung sektor-sektor pembangunan nasional lainnya (*stakeholders perspective/SP*). Proses kerja ini tidak terlepas dari pelaksanaan tugas dan fungsi dari Ditjen Perhubungan Darat sesuai pasal 135 dan pasal 136 PM 122 Tahun 2018, dimana cakupannya setidaknya terdiri dari (1) perumusan dan pelaksanaan kebijakan, (2) penyusunan NSPK (regulasi), (3) bimtek dan supervisi, (4) evaluasi dan pelaporan di bidang transportasi darat (penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat).



**Gambar 2.2** Cascading Sasaran Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Dengan memperhatikan konsep *Balanced Scorecard* (BSC) dan prinsip manajemen kinerja tersebut di atas, maka struktur peta strategi BPLJSKB Ditjen Perhubungan Darat disampaikan pada **Gambar 2.2** di atas. Dalam hal ini sesuai dengan nomenklatur tujuan, sasaran, dan indikator kinerja di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diatur dalam PM No 45 Tahun 2016 Petunjuk Pelaksanaan SAKIP di Lingkungan Kementerian Perhubungan, maka dalam hal tersebut digunakan beberapa istilah berikut:

### **2.3.1 Tujuan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024**

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

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

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

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

Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor sebagai bagian dari Sub Sektor Perhubungan Darat, memiliki beberapa tujuan spesifik yang dapat dijabarkan dalam **Tabel 2.1**. Pada tabel tersebut dilengkapi dengan masing-masing indikator yang digunakan dalam mengukur keberhasilan setiap tujuan.

**Tabel 2.1.**  
**Tujuan dan indikator Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor**

Tujuan Perhubungan Darat	Tujuan BPLJSKB	Indikator BPLJSKB
Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi darat dengan satuan indeks.	Meningkatnya kinerja pelayanan uji tipe kendaraan bermotor.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatnya kualitas pelayanan uji tipe kendaraan bermotor</li> <li>2. Tersedianya pelayanan uji tipe yang memenuhi standar ISO 9001</li> <li>3. Tersedianya laboratorium pengujian yang terakreditasi ISO 17025</li> </ol>
Meningkatnya keselamatan transportasi darat dengan satuan kendaraan per 10.000 keberangkatan.	Tersedianya kendaraan bermotor yang akan diproduksi secara massal dan/ atau beroperasi di jalan raya yang berkeselamatan melalui pelayanan uji tipe untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penambahan Jumlah fasilitas pengujian tipe beserta fasilitas pendukung lainnya</li> <li>2. Penambahan jumlah fasilitas pengujian berstandar internasional (UN ECE)</li> <li>3. Penerapan metode pengujian yang berstandar Internasional (UN ECE)</li> <li>4. Peningkatan efektifitas penerapan regulasi di Indonesia sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku</li> </ol>
1. Meningkatnya kualitas penyelenggaraan dukungan teknis transportasi darat	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Terselenggaranya dukungan teknis BPLJSKB</li> <li>2. Pengembangan fasilitas layanan pengujian tipe</li> <li>3. Peningkatan kualitas SDM BPLJSKB</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Peningkatan kualitas SDM pengujian tipe melalui diklat-diklat teknis.</li> <li>2. Meningkatnya persentase indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan uji tipe kendaraan bermotor BPLJSKB</li> <li>3. Efektifitas pelayanan uji tipe sesuai dengan standar yang ditetapkan</li> </ol>

### **2.3.2 Sasaran Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2020-2024**

Sasaran merupakan representasi terukur dari tujuan yang hendak dicapai pada 5 tahun ke depan (2020-2024). Adapun Sasaran yang ditetapkan oleh Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) merunut pada sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selama periode 2020-2024 yaitu:

#### **(GA) Program Infrastruktur Konektivitas**

##### **Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Darat**

SK.1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Darat dan Keterpaduan Antarmoda Transportasi

##### **Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat**

SK.2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat

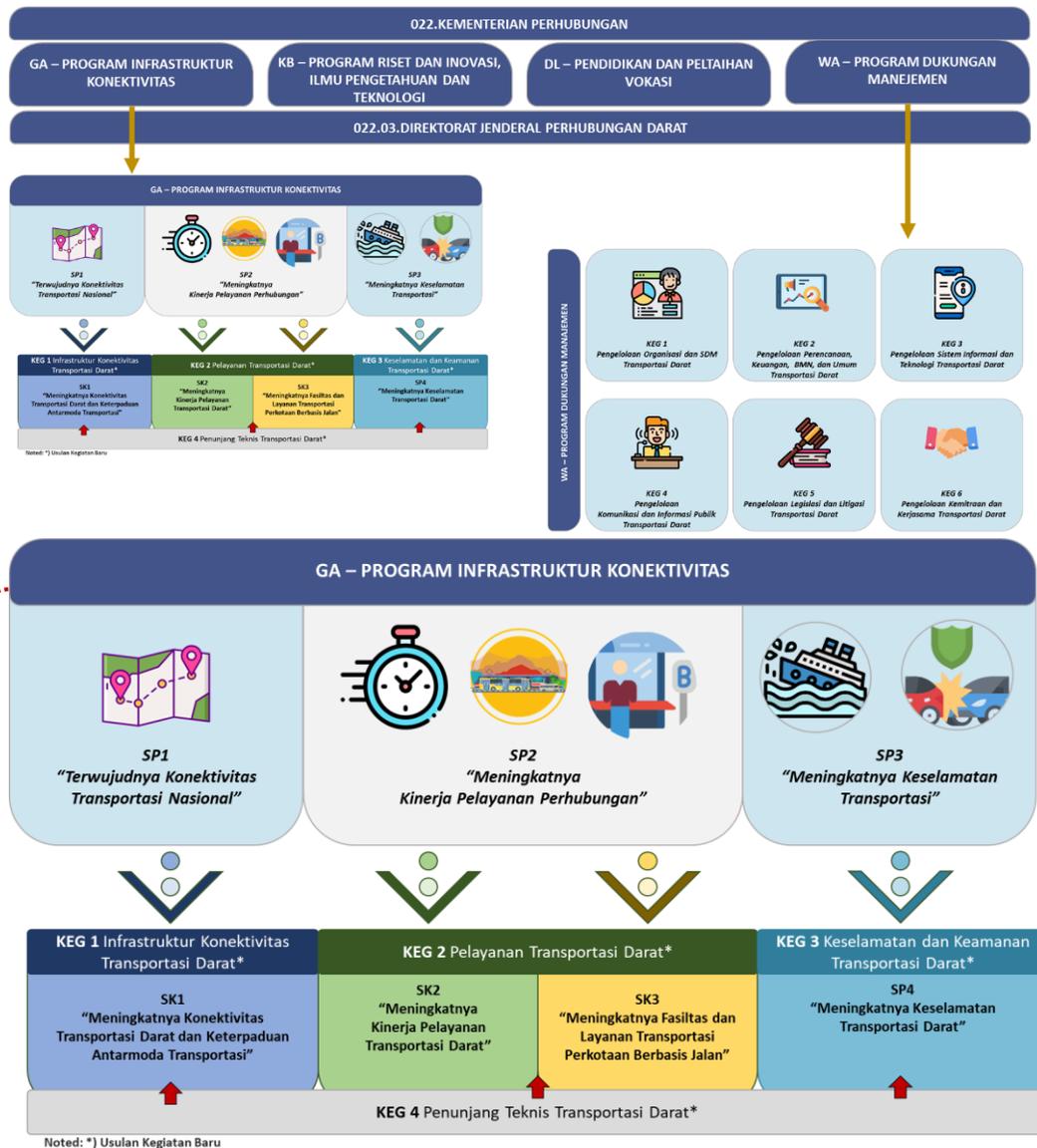
##### **Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat**

SK.4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat

##### **Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat**

SK.5 Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

Sasaran Program (SP) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang terdiri dari SP1, SP2, dan SP3 merupakan sasaran untuk Tujuan Program (TP) yang akan dicapai oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang dalam hal ini adalah Program Infrastruktur Konektivitas . Adapun (Sasaran Kegiatan (SK) merupakan sasaran untuk Tujuan Kegiatan (TK) yang terdiri dari SK1, SK.2, SK.3, SK4, dan SK.5 yang masing-masing merupakan sasaran untuk kegiatan di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) yang terlingkupi dalam Program Infrastruktur Konektivitas sebagaimana disampaikan pada **Gambar 2.2**.



**Gambar 2.2 Strategic Map** Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor

### 2.3.3 Sasaran

Penjabaran sasaran dan strategi map Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) yang menjadi tugas pokok dan fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) adalah sebagai berikut:

#### (GA) Program Infrastruktur Konektivitas

##### Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat

SK.2 Meningkatkan Kinerja Pelayanan Transportasi Darat

##### Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat

SK.4 Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Kendaraan Bermotor

##### Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat

SK.5 Meningkatkan Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat

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

### 3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Nasional 2020-2024

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

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

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

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

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



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

### 3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024

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



**Gambar 3.2** Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan

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

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

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Terwujudnya Konektivitas Nasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penguatan jaringan transportasi eksisting;</li> <li>• Perluasan jaringan layanan transportasi;</li> <li>• Penguatan transportasi antar moda dan multi moda;</li> <li>• Penerapan <i>Traffic Demand Management</i> pada semua layanan transportasi;</li> <li>• Mengoptimalkan pendistribusian barang di seluruh wilayah Indonesia;</li> <li>• Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan KI;</li> <li>• Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal.</li> </ul>	<p>Strategi Peningkatan Rasio Konektivitas Transportasi akan dilakukan melalui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimalisasi simpul transportasi eksisting;</li> <li>• Pembangunan simpul transportasi baru;</li> <li>• Pembagian komoditi barang ekspor-impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia;</li> <li>• Reaktivasi jalur moda transportasi;</li> <li>• Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal;</li> <li>• Optimalisasi pendistribusian barang di seluruh wilayah Indonesia;</li> <li>• Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi;</li> <li>• Penyiapan kompetensi keahlian professional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia;</li> <li>• Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia;</li> <li>• Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi</li> <li>• Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi</li> <li>• Penggunaan <i>Traffic Demand Management</i> di seluruh wilayah Perkotaan</li> <li>• Pembangunan sistem basis data dan penggunaan <i>Traffic Demand Management</i></li> <li>• Kajian peraturan yang mendukung terwujudnya kegiatan multimoda</li> </ul>
Meningkatnya Indeks Kinerja Pelayanan Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengoptimalkan SDM pelayanan sarana dan prasarana;</li> <li>• Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan;</li> <li>• Dukungan terhadap transportasi ramah gender, difabel, dan lansia;</li> <li>• Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana;</li> <li>• Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan pada semua jasa layanan transportasi.</li> </ul>	<p>Strategi Peningkatan Kelancaran Lalulintas Darat, KA, Laut, Udara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi;</li> <li>• Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan delay yang terjadi pada sistem layanan transportasi;</li> </ul> <p>Strategi Peningkatan Utilitas Sarana dan Prasarana Darat, KA, Laut, Udara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi;</li> <li>• Pencatatan jumlah keluhan pengguna layanan pengguna jasa moda transportasi</li> </ul>

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi;</li> <li>• Pembuatan instrumen pencatatan keluhan pengguna layanan pengguna jasa transportasi;</li> <li>• Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi perkotaan di wilayah Jabodetabek;</li> <li>• Pencatatan jumlah keluhan pengguna layanan pengguna jasa moda transportasi perkotaan di wilayah Jabodetabek;</li> <li>• Melakukan pencatatan atas data yang diperoleh untuk bahan evaluasi sistem pengukuran indeks kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi dan peraturan yang telah ada;</li> <li>• Memfasilitasi tersedianya klinik SDM untuk berkontribusi pada pendampingan perbaikan sistem layanan sebagai umpan balik catatan keluhan pengguna layanan jasa transportasi;</li> <li>• Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan di lingkungan Kementerian Perhubungan;</li> <li>• Pengamatan penerapan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan di UPT;</li> <li>• Pemantauan, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan penerapan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi yang dilaksanakan di UPT bidang transportasi;</li> <li>• Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan;</li> </ul> <p>Strategi Peningkatan Keandalan Sarana dan Prasarana Darat, KA, Laut, Udara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi;</li> <li>• Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi;</li> <li>• Mengembangkan prototipe sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi real time OTP;</li> <li>• Membangun SDM yang mampu melakukan desain dan rekayasa teknologi rancang bangun sistem informasi kinerja capaian OTP sektor transportasi;</li> </ul>

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membangun SDM yang mampu melakukan analisis dan evaluasi kinerja capaian OTP sektor transportasi;</li> <li>• Melakukan koreksi dan pemberian disinsentif atas tidak tercapainya target kinerja OTP yang dilakukan oleh operator dan pihak terkait lainnya;</li> <li>• Penyiapan perancangan, pembangunan, pengembangan, dan pengujian sistem aplikasi, basis data, dan infrastruktur terkait dengan pengukuran kinerja OTP sektor perhubungan;</li> <li>• Pencatatan jumlah pengguna pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan;</li> <li>• Optimalisasi kebutuhan SDM pelayanan dalam pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan;</li> <li>• Penggunaan data dan informasi dalam penerapan pelayanan umum massal berbasis moda unggulan di daerah perkotaan.</li> </ul> <p>Strategi Penurunan Rasio Biaya Transportasi Darat, KA, Laut, Udara terhadap PDRB</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Melakukan pencatatan atas data yang diperoleh untuk bahan evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada.</li> </ul>
<p>Meningkatnya Level Keselamatan dan Keamanan Perhubungan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meratifikasi semua peraturan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan penerbangan;</li> <li>• Penegakan hukum;</li> <li>• Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan;</li> <li>• Pembatasan usia sarana prasarana transportasi;</li> <li>• Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan;</li> <li>• Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi;</li> <li>• Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi;</li> <li>• Penyiapan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan;</li> <li>• Edukasi keselamatan transportasi.</li> </ul>	<p>Strategi Penurunan Tingkat Fatalitas Kejadian Kecelakaan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ratifikasi peraturan internasional tentang keselamatan dan keamanan pelayaran dan penerbangan;</li> <li>• Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan;</li> <li>• Peningkatan upaya kampanye dan sosialisasi keselamatan transportasi;</li> <li>• Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan perkeretaapian, KIR online, travel data recording;</li> <li>• Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi;</li> </ul> <p>Strategi Peningkatan Pemenuhan Sarana Keselamatan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan;</li> </ul>

SASARAN STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum.</li> </ul> <p>Strategi Peningkatan Pemenuhan Prasarana Keselamatan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyediaan fasilitas ZoSS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan taman edukasi;</li> <li>• Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian;</li> <li>• Pengembangan sistem informasi terkait <i>security awareness</i> di setiap lokasi simpul utama transportasi;</li> <li>• Penyediaan fasilitas <i>baggage x-ray checking</i> di setiap lokasi simpul utama transportasi;</li> <li>• Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi;</li> <li>• Pengembangan sistem online monitoring di setiap simpul utama transportasi.</li> </ul> <p>Strategi Peningkatan Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat, KA, Laut, Udara:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api;</li> <li>• Penyusunan dan distribusi modul-modul edukasi keselamatan kepada masyarakat (untuk semua moda);</li> <li>• Penyusunan dan sosialisasi modul-modul edukasi <i>security awareness</i> kepada masyarakat (untuk semua moda);</li> <li>• Pelatihan petugas keamanan untuk semua moda;</li> <li>• Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda;</li> <li>• Penyusunan modul dan pelaksanaan pelatihan edukasi dan keselamatan untuk pengemudi moda transportasi</li> </ul>

**Sumber:** Draft I Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024



### 3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

Menjabarkan Agenda Pembangunan Prioritas Nasional 2 dan Prioritas Nasional 5, serta arah kebijakan pembangunan Kementerian Perhubungan, melalui program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Darat dirumuskan 4 (empat) Sasaran Program, yaitu meningkatnya konektivitas transportasi darat dan keterpaduan antarmoda transportasi, meningkatnya pelayanan transportasi darat, meningkatnya pangsa angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan, serta meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi darat.

#### 3.3.1 Arah Kebijakan Penangan Isu Strategis Nasional

Sasaran program di atas merupakan jawaban dari isu strategis yang menjadi tantangan dalam kebijakan pembangunan infrastruktur nasional sesuai dengan RPJMN 2020-2024. Secara umum terdapat 5 (lima) fokus kebijakan yang berkaitan dengan sub sektor perhubungan darat, yakni (1) konektivitas, (2) integrasi moda, (3) kinerja pelayanan transportasi, (4) transportasi perkotaan, dan (5) keselamatan transportasi.

Adapun yang menjadi arah kebijakan umum Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menangani isu strategis nasional tersebut disampaikan pada **Tabel 3.2**.

**Tabel 3.2** Arah Kebijakan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor untuk Menangani Isu Strategis Nasional Tahun 2020-2024

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
Kinerja Pelayanan Transportasi	Peningkatan kinerja pelayanan uji tipe kendaraan bermotor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan kualitas fasilitas sarana dan prasarana transportasi darat</li> <li>• Penyediaan pelayanan uji tipe yang memenuhi standar ISO 9001</li> <li>• Penyediaan laboratorium pengujian yang terakreditasi ISO 17025</li> </ul>
	Pengembangan Sistem Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembangunan Proving Ground</li> <li>• Pengembangan VTA Online atau LIMS dll</li> </ul>
	Penguatan Sistem Tata Kelola Pemerintahan yang baik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan kinerja SDM BPLJSKB</li> <li>• Peningkatan fungsi pengawasan dan evaluasi</li> </ul>
Keselamatan Transportasi	Peningkatan keselamatan transportasi darat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana, prasarana, serta fasilitas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;</li> <li>• Penambahan jumlah fasilitas pengujian yang berstandar internasional (UN-ECE)</li> </ul>

ISU STRATEGIS	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI
	Optimalisasi Fungsi Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian di lapangan.</li> </ul>
	Optimalisasi Penerapan Regulasi Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan pemenuhan standar teknis sarana dan prasarana</li> </ul>

*Sumber: Hasil Analisis (2019)*

### 3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran

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

Pada bagian ini disampaikan rumusan tentang Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam rangka untuk mencapai Sasaran kegiatan di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 sebagaimana telah dijelaskan dalam **Sub Bab 2.3.2.** secara umum arah kebijakan yang akan ditempuh Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) terdiri dari:

**AK.1 Peningkatan Kinerja Pelayanan Uji Tipe Kendaraan Bermotor**

**AK.2 Pengembangan Sistem Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor**

**AK.3 Penguatan Sistem Tata Kelola Pemerintahan yang baik**

**AK.4 Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat**

**AK.5 Optimalisasi Fungsi Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor**

**AK.6 Optimalisasi Penerapan Regulasi Keselamatan**

Secara hirarki AK.1, AK.2 dan AK.3 merupakan arah kebijakan untuk menjawab tantangan Sasaran Kegiatan 2 (SK2) yaitu Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat. Adapun, AK.3, AK.4 dan AK.5 merupakan arah kebijakan untuk menjawab Sasaran Kegiatan (Sk4) yaitu meningkatkan keselamatan dan keamanan kendaraan bermotor.

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

**Tabel 3.3** Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Pencapaian Sasaran Program Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2020-2024

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat	Peningkatan kinerja pelayanan uji tipe kendaraan bermotor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peningkatan kualitas fasilitas sarana dan prasarana uji tipe kendaraan bermotor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembangunan dan renovasi fasilitas sarana dan prasarana</li> <li>Penguatan/penertiban uji tipe dan akreditasi lab pengujian (termasuk Pengembangan Fasilitas Pengujian Proving Ground BPLJSKB)</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Penyediaan pelayanan uji tipe yang memenuhi standar ISO 9001</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Resertifikasi ISO 9001:2015 Pelayanan Uji Tipe</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Penyediaan laboratorium pengujian yang terakreditasi ISO 17025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Resertifikasi ISO 9001:2015 Laboratorium Uji Tipe</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembangunan Proving Ground</li> <li>Pengembangan VTA Online atau LIMS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembangunan Proving Ground BPLJSKB</li> <li>Pengembangan dan penyempurnaan VTA Online atau LIMS</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Peningkatan kinerja SDM BPLJSKB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pelaksanaan Diklat</li> </ul>
	Pengembangan Sistem Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peningkatan fungsi pengawasan dan evaluasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembentukan tim SPIP</li> </ul>
Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi darat	Peningkatan keselamatan transportasi darat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peningkatan pemenuhan kebutuhan sarana, prasarana, serta fasilitas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, dan penyeberangan;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembangunan sarana dan prasarana uji tipe</li> <li>Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;</li> <li>Penguatan/penertiban uji tipe dan akreditasi lab pengujian (termasuk Pengembangan Fasilitas Pengujian Proving Ground BPLJSKB);</li> <li>Pengawasan Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor (karoseri/uji sampel/inspeksi).</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Penambahan jumlah fasilitas pengujian yang berstandar international (UN-ECE)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengadaan alat uji emisi R38, R40, R49, R41, R51, R38, R100, R136</li> </ul>

SASARAN PROGRAM	ARAH KEBIJAKAN	STRATEGI IMPLEMENTASI	INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS/ PROJECT
	Optimalisasi Fungsi Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor	Peningkatan efektivitas pengawasan dan pengendalian di lapangan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembentukan tim SPIP</li> </ul>
	Optimalisasi Penerapan Regulasi Keselamatan	Peningkatan pemenuhan standar teknis sarana dan prasarana	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengadaan peralatan pengujian sesuai dengan Mutual Recognition Arrangement (MRA) ASEAN</li> <li>• Pemeliharaan peralatan pengujian tipe kendaraan bermotor</li> </ul>

**Sumber:** Hasil Analisis (2019)



### 3.4 Kerangka Regulasi Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024

#### 3.4.1 Kerangka Umum Regulasi Bidang Transportasi Darat

Tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan mencakup bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat. Sehingga peraturan perundangan atau regulasi yang terkait dengan pelaksanaan tugas dan fungsi teknis dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terdiri dari:

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

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

#### 3.4.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Darat

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

Selanjutnya, sesuai dengan fungsinya, suatu regulasi (NSPK) dapat memiliki 3 fungsi utama, yakni: (1) fungsi perubahan, untuk mendukung perubahan konsep/sistem penyelenggaraan transportasi darat sesuai kebutuhan dan perkembangan jaman dan kerangka pengaturan yang ada, (2) fungsi stabilisasi,

untuk memberikan kepastian tentang ketentuan teknis dan prosedural/ administratif untuk melaksanakan setiap item kegiatan penyelenggaraan bidang transportasi darat yang diatur dalam UU/PP, dan (3) fungsi fasilitasi, untuk memfasilitasi kebutuhan ataupun peran *stakeholders* dalam proses maupun hasil penyelenggaraan bidang transportasi darat.

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

1. Pengaturan terkait dengan pelayanan transportasi berbasis teknologi informasi. Di mana seiring dengan berkembangnya pemanfaatan TIK menuju era Industri 4.0 banyak disrupsi yang mempengaruhi industri transportasi darat, khususnya dalam hal: (1) sistem pembayaran (*FinTech*), termasuk fenomena ASK/ojek online, dan ke depan akan merambah ke sistem pelayanan lainnya, (2) Sistem navigasi lalu lintas yang berbasis informasi terkini (*real-time/smart-driving*) dan otomatis (*autonomic driving*).
2. Pengaturan terkait dengan jenis sarana dan prasarana transportasi baru sesuai perkembangan teknologi untuk mengantisipasi kelangkaan energi (mobil listrik, mobil magnetik, *fuel-cell/hydrogen*), kelangkaan ruang (*drone, Transit Elevated Bus (TEB)*), dan kelangkaan waktu (*high-speed vehicle*).
3. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan keselamatan dan keamanan Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan sebagai implementasi dari PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan yang secara resmi menyerahkan sepenuhnya penyelenggaraan transportasi SDP (termasuk di bidang lalu lintas dan angkutan serta keselamatan dan keamanan) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
4. Pengaturan terkait dengan Kelembagaan dan Pendanaan Penyelenggaraan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan, di mana dengan semakin besarnya proporsi masyarakat yang tinggal di wilayah perkotaan (mendekati 60% di Tahun 2024) maka isu mengenai transportasi perkotaan akan semakin besar. Terbatasnya kemampuan pendanaan dan kelembagaan yang dimiliki oleh Daerah, menyebabkan kebutuhan akan peran Pemerintah menjadi sangat besar, baik secara kelembagaan (melalui pembentukan Badan Pengelola Transportasi Perkotaan) maupun bantuan pendanaan (baik untuk investasi maupun subsidi operasional).
5. Pengaturan terkait dengan Pengelolaan Terminal Tipe A, sebagai dampak dari UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah maka pengelolaan terminal Tipe A ke depan akan menjadi kewenangan pemerintah Pusat. Pembentukan kelembagaan, berikut dengan SDM dan sistem dan prosedur pelaksanaan pengoperasian terminal Tipe A memerlukan koridor pengaturan yang tepat.
6. Pengaturan terkait dengan Subsidi Angkutan Barang Moda Jalan dan TSDP untuk Pendukung Tol Laut. Sebagai pelaksanaan dari Perpres 70/2017 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik untuk Angkutan Barang dari dan ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan,

maka pada dasarnya Presiden memerintahkan kepada Menteri Perhubungan (c.q Dirjen Perhubungan Darat) untuk menyelenggarakan kewajiban pelayanan publik (PSO) angkutan barang moda jalan dan TSDP sebagai pendukung program tol laut.

7. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan terminal penumpang dan barang sesuai dengan konsep SMART terminal, di mana dengan konsep area dalam terminal/pelabuhan sebagai kawasan steril, maka kebutuhan fasilitas pokok dan penunjang perlu disesuaikan, termasuk penyediaan pagar, *metal detector/infrared*, dan sistem layanan dan informasi berbasis elektronik yang *real time*.
8. Pengaturan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusaha serta sumber daya manusia angkutan multimoda/antarmoda baik barang maupun penumpang yang akan semakin penting peranannya dalam efisiensi distribusi logistik dan peningkatan *level-of-service* angkutan penumpang.
9. Pengaturan berkenaan dengan manajemen keselamatan transportasi jalan, terutama kewajiban pelaksanaan SMK, *ramp-check*, dan pengendalian/penegakan hukum di jalan oleh PPNS (di UPPKB, melalui patroli, dlsb) perlu disusun dengan seksama untuk mampu meningkatkan level keselamatan angkutan jalan.

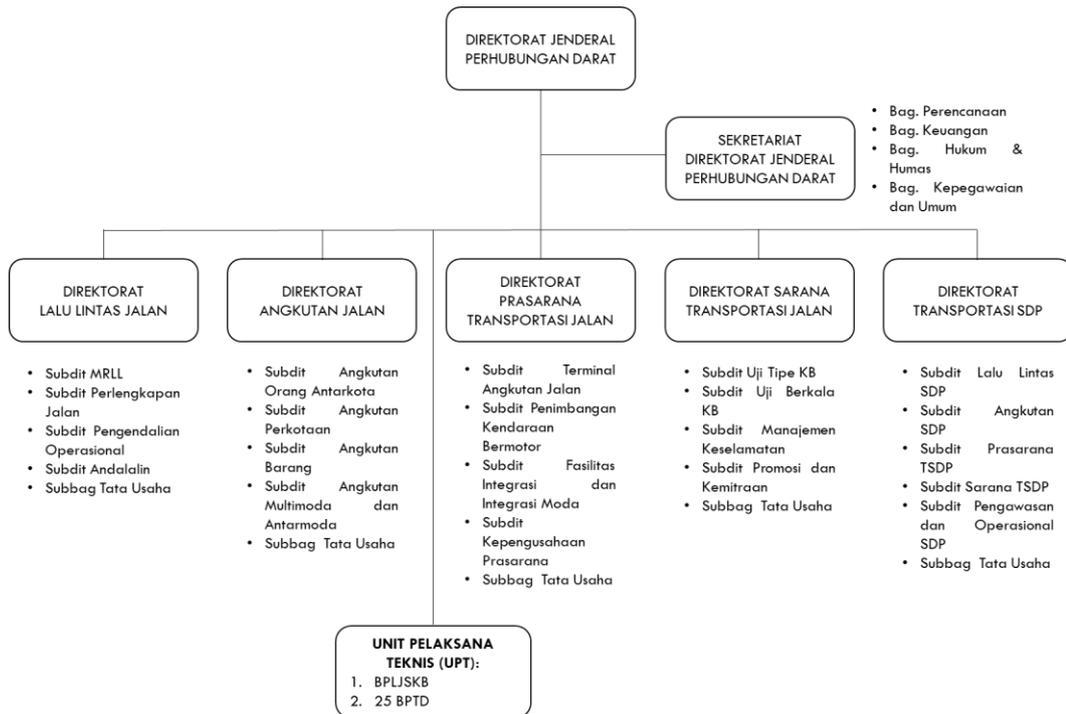
**Tabel 3.4** Kerangka Regulasi Rencana Strategis (RENSTRA) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024

NO	ARAH KERANGKA REGULASI DAN/ATAU KEBUTUHAN REGULASI	URGENSI PEMBENTUKAN BERDASARKAN EVALUASI REGULASI EKSISTING, KAJIAN, DAN PENELITIAN	UNIT PENANGGUNGJAWAB	UNIT TERKAIT/INSTITUSI	TARGET PENYELESAIAN
SUB SEKTOR PERHUBUNGAN DARAT					
1	Revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	a. Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor; b. Perkembangan jenis angkutan berbasis teknologi informasi ( <i>online</i> ); c. Perkembangan di masyarakat mengenai sepeda motor sebagai alat transportasi umum; dan d. Kewenangan penyelenggaraan Terminal dan UPPKB oleh Pihak Ketiga.	Kementerian Perhubungan	a. POLRI; b. Kementerian Perindustrian; dan c. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
2	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan	Perkembangan industri dan teknologi kendaraan bermotor	Kementerian Perhubungan	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi.	Tahun 2021
3	Revisi Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Kewenangan penyelenggaraan Terminal dan UPPKB oleh Pihak Ketiga	Kementerian Perhubungan	a. Kementerian Perindustrian; dan b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.	Tahun 2021
4	Penyusunan Peraturan Presiden tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)		Kementerian Perhubungan	a. Kementerian PPN/Bappenas; b. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; c. POLRI; dan d. Kementerian Kesehatan.	Tahun 2020

### 3.5 Kerangka Kelembagaan Bidang Transportasi Darat Tahun 2020-2024

#### 3.5.1 Kerangka Umum Kelembagaan Bidang Transportasi Darat

Dalam menjalankan program penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi darat Direktur Jenderal Perhubungan Darat dibantu oleh 6 (enam) Unit Kerja Eselon II di kantor pusat, serta 26 Unit Pelaksana Teknis (UPT) Eselon III mandiri yang tersebar di seluruh Indonesia. 6 (enam) Unit Kerja Eselon II terdiri dari 1 (satu) Unit Kerja Sekretariat dan 5 (lima) Unit Kerja Teknis. Sedangkan, 26 Unit Pelaksana Teknis terdiri dari 1 (satu) Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) di Bekasi, dan 25 Balai Pengelola Transportasi Darat yang tersebar di 33 Provinsi di Indonesia.



Gambar 3.3 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan)

#### 3.5.2 Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Bidang Transportasi Darat

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

##### a. Penataan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD)

Saat ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki sebanyak 25 BPTD yang menyebar di seluruh wilayah Indonesia. Sesuai PM No 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (dan perubahannya melalui PM No 20 Tahun 2018) tugas BPTD adalah melaksanakan pengelolaan bidang transportasi darat di wilayah kerjanya masing-masing. Dalam hal ini, cakupan bidang transportasi darat yang kewenangannya diserahkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sesuai dengan pasal 136 PM No 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan juga mencakup keselamatan dan keamanan transportasi sungai danau dan penyeberangan (yang

selama ini dipegang oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut). Oleh karenanya dalam struktur organisasi BPTD, tugas dan fungsi terkait dengan pengelolaan bidang keselamatan dan keamanan TSDP perlu dimasukkan.

Selain itu, seiring dengan bertambahnya kompleksitas permasalahan serta volume kegiatan yang harus dikelola BPTD dengan rentang wilayah tanggung jawab yang di beberapa lokasi cukup luas (mencakup beberapa Provinsi), maka dalam perioda Renstra 2020-2024 diusulkan untuk menambah jumlah lokasi BPTD menjadi 33 lokasi (di setiap Ibukota Provinsi, kecuali untuk Jawa Tengah dan DIY di Kota Surakarta). Diharapkan, hambatan administratif maupun teknis di lapangan yang dihadapi BPTD dapat diselesaikan dengan lebih baik, efisien, dan efektif.

**b. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba**

Maksud dari pembentukan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba adalah dengan penetapan Danau Toba sebagai Kawasan Parawisata Danau Toba sesuai Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2016 Tentang Badan Otorita Pengelola Kawasan Parawisata Danau Toba serta Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor IM 10 Tahun 2018 tentang Rencana Aksi Dalam Rangka Peningkatan Keselamatan Transportasi Kapal Penumpang, perlu dilakukan pembentukan kelembagaan yang spesifik di kawasan Danau Toba yang memiliki tugas dan fungsi penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan Danau dan Penyeberangan, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan danau dan Penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan Danau dan Penyeberangan serta penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil.

Selain itu terdapat Surat Bupati Samosir kepada Menteri Perhubungan Nomor: 550/3231/Dishub/VII/2018, Tanggal 31 Juli 2018, Perihal: Penataan/ Perbaikan Transportasi di Danau Toba, diantaranya penataan/ perbaikan berupa: Kantor Syahbandar di Kabupaten Samosir, Kantor UPT Kementerian Perhubungan di Kabupaten Samosir.

**c. Pembentukan Balai Pengelola Transportasi Danau Toba**

Pengaturan tentang pelayaran (termasuk angkutan di perairan daratan/inland waterways) sesuai UU No. 17 Tahun 2008 yang menyangkut bidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Pada pelaksanaannya pelayaran di sungai dan danau, dan juga penyeberangan, khususnya terkait dengan keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan, tidak banyak disentuh baik oleh Ditjen Perhubungan Laut maupun Ditjen Perhubungan Darat.

Dengan dikeluarkannya PM No. 122 Tahun 2018 tentang OTK Kementerian Perhubungan, maka secara jelas bahwa penyelenggaraan transportasi SDP, termasuk aspek angkutan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan merupakan tanggung jawab dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Sampai dengan sekarang, belum ada kelembagaan yang mengatur tentang keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan (atau yang sering dikenal sebagai syahbandar) untuk transportasi SDP (khususnya untuk sungai dan danau), kecuali dibentuknya beberapa otoritas pelabuhan penyeberangan di beberapa lokasi (Banten, Bali, NTB, dan Sulawesi Tengah) berdasarkan PM No. 85 Tahun 2011 tentang OTK Kantor Otoritas Pelabuhan Penyeberangan.

Ke depan, untuk transportasi SDP perlu dibentuk UPT seperti di Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang mengatur teknis operasional seluruh bidang pelayaran, dengan nomenklatur KSOP-TSDP (Kantor Syahbandar dan Operator Pelabuhan-Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan) yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. KSOP-TSDP tidak harus diadakan di setiap pelabuhan, dapat menganut konsep wilayah kerja (wilker) untuk setiap Provinsi atau beberapa Provinsi, dengan kedudukan/lokasi KSOP-TSDP di pelabuhan SDP yang besar (volume lalu lintas kapal SDP yang besar).

**d. Peningkatan Kelembagaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB)**

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 59 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor, Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) merupakan Unit Pelaksana Teknis dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang mempunyai TUSI melakukan pengujian tipe kendaraan bermotor.

Seiring dengan berkembangnya teknologi kendaraan bermotor, peningkatan standar keselamatan kendaraan bermotor serta beban kerja yang semakin besar, BPLJSKB mempunyai tantangan sekaligus peluang ke depan untuk menjadi pengujian tipe yang berstandar internasional sesuai dengan dokumen kesepakatan Asean Mutual Recognition Arrangement On Type Approval For Automotive Products (APMRA). Dalam dokumen kesepakatan Asean Mutual Recognition Arrangement On Type Approval For Automotive Products (APMRA) tersebut, terdapat 19 (sembilan belas) regulasi UN yang akan diterapkan dikawasan ASEAN. Untuk mewujudkan hal tersebut, BPLJSKB telah melakukan berbagai langkah peningkatan kapasitas sumber daya di bidang sarana, prasarana, maupun SDM. Saat ini BPLJSKB telah memiliki 3 (tiga) fasilitas uji R40, R83 dan R49 yang telah terakreditasi ISO 17025:2017. Selanjutnya akan menyusul pembangunan laboratorium Pengujian R41 dan R51 untuk

alat uji noise, R38 untuk alat uji klaskson dan R100 dan R136 untuk alat uji kendaraan listrik. Selain itu, terdapat pekerjaan teknis dan non teknis yang sekarang menjadi tanggung jawab BPLJSKB yaitu :

a. Uji Sampel

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 54 Tahun 2019 tentang tata cara uji sampel kendaraan bermotor, Pelaksanaan Uji Sampel dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Uji Tipe. Pelaksanaan Uji Sampel dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap. Unit Pelaksana Uji Tipe dimaksud adalah BPLJSKB.

b. Rancang Bangun

Saat ini, kewenangan melaksanakan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor dilakukan oleh BPLJSKB sebagaimana tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 pada Pasal 133 ayat 1 (satu) bahwa “Pelaksanaan Penelitian Rancang Bangun Dan Rekayasa Kendaraan Bermotor Sebagaimana Dimaksud Dalam Pasal 132 Dituangkan Dalam Berita Acara Hasil Penelitian Oleh Pimpinan Unit Pelaksana Uji Tipe”. Kondisi ini tentu membutuhkan perencanaan, pembagian kerja serta sistem kerja yang terukur karena penambahan beban kerja akan berdampak pada Tusi BPLJSKB dalam melaksanakan pengujian tipe kendaraan bermotor.

c. BPLJSKB menuju WBK/WBBM dan pemenuhan agenda Reformasi Birokrasi

BPLJSKB sebagai unit pelaksana teknis dibidang pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor, berkomitmen untuk melaksanakan pelayanan dengan modern, akuntable, akurat dan professional. Sebagai bentuk komitmen tersebut, BPLJSKB sudah memperoleh predikat WBK (Wilayah Bebas Korupsi) pada Tahun 2019. Selanjutnya BPLJSKB berkomitmen untuk mendapatkan predikat WBBM (Wilayah Bersih dan Bebas Melayani) dan mendukung pelaksanaan agenda Reformasi Birokrasi. Oleh karena itu, dibutuhkan perencanaan dan pembagian klerja supaya tidak tumpang tindih dengan kinerja utama individu dari masing-masing pegawapeningkatan beban kerja yang semakin besar.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka dalam periode Renstra 2020-2024 BPLJSKB diusulkan untuk meningkatkan kapasitas kelembagaan BPLJSKB semula Balai setingkat eselon III menjadi Balai Besar atau BLU setingkat eselon II yang diikuti dengan peningkatan Jabatan Fungsional Tertentu maupun Jabatan Struktural. Dengan demikian diharapkan proses administratif maupun teknis dapat dilaksanakan dengan lebih baik, efisien, dan efektif.

## BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

### 4.1 Target Kinerja Kegiatan di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024

#### 4.1.1 Target Pencapaian Sasaran Kegiatan

Target kinerja Kegiatan dalam Program Infrastruktur Konektivitas sub sektor transportasi darat diukur dari pencapaian Indikator Kinerja Indikator Kinerja Kegiatan (IKK). Adapun besaran target yang dicanangkan untuk masing-masing tahun selama perioda 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 4.1**

**Tabel 4.1** Target Kinerja Kegiatan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	BASELINE 2019	TARGET S.D 2024
SK1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Darat	IKK1	Jumlah fasilitas pengujian tipe kendaraan bermotor beserta fasilitas pendukungnya	unit	3	35
		IKK2	Tersedianya pelayanan pengujian tipe kendaraan yang memenuhi standar ISO 9001	sertifikat	1	1
		IKK3	Tersedianya laboratorium pengujian yang terakreditasi ISO 17025	sertifikat	1	1
SK2	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Darat	IKK4	Jumlah fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE)	unit	3	19
SK3	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Dukungan Teknis Transportasi Darat	IKK5	Terselenggaranya dukungan teknis BPLJSKB	bulan	12	12
		IKK6	Pengembangan fasilitas layanan pengujian tipe	unit	16	50
		IKK7	Peningkatan kualitas SDM BPLJSKB	kegiatan	8	70

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 Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor, maka dibutuhkan adanya sistem pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran (melalui indikator kerjanya) dari program penyelenggaraan transportasi darat pada setiap tahun anggaran.

Oleh karena itu, capaian kinerja setiap indikator kinerja harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor pada setiap tahun anggaran antara Tahun 2020-2024. Bahkan melalui e-performance, capaian kinerja harus dilaporkan secara berkala setiap bulan.

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

#### 4.1.2 Target Keluaran (Output) Pelaksanaan Kegiatan

Pada **Tabel 4.2** disampaikan target keluaran (output) dari pelaksanaan masing-masing kegiatan di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor. Secara umum target keluaran yang diinginkan dari masing-masing kegiatan tersebut diarahkan untuk mendukung pencapaian sasaran kegiatan dan program penyelenggaraan transportasi darat selama periode 2020-2024.

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

**Tabel 4.2** Rincian Lokasi dan Pendanaan RENSTRA Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024

NO	PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS/PROYEK TAHUN 2020-2024	SATUAN	TARGET S.D 2024
<b>GA</b>	<b>Program Infrastruktur Konektivitas</b>		
<b>4638</b>	<b>Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat</b>		
	Jumlah fasilitas pengujian tipe kendaraan bermotor beserta fasilitas pendukungnya	unit	35
	Tersedianya pelayanan pengujian tipe kendaraan yang memenuhi standar ISO 9001	sertifikat	1
	Tersedianya laboratorium pengujian yang terakreditasi ISO 17025	sertifikat	1
<b>4639</b>	<b>Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat</b>		
	fasilitas pengujian kendaraan bermotor yang sesuai standar internasional (UN-ECE) dan peraturan yang berlaku Nasional	unit	19
<b>4640</b>	<b>Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat</b>		
	Terselenggaranya dukungan teknis BPLJSKB	bulan	12
	Pengembangan fasilitas layanan pengujian tipe	unit	50
	Peningkatan kualitas SDM BPLJSKB	kegiatan	70

## 4.2 Kerangka Pendanaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024

### 4.2.1 Kebutuhan Pendanaan

Kebutuhan pendanaan untuk melaksanakan seluruh kegiatan yang termasuk ke dalam program Infrastruktur Konektivitas sub sektor transportasi darat di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor untuk periode pembangunan 2020-2024 disampaikan pada **Tabel 4.3**.

**Tabel 4.3** Indikasi Kebutuhan Pendanaan Program Infrastruktur Konektivitas Sub Sektor Transportasi Darat di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024

<b>PROGRAM/KEGIATAN STRATEGIS</b>	<b>ANGGARAN (Rp Miliar)</b>
<b>Program Infrastruktur dan Konektivitas</b>	
Kegiatan Pelayanan Transportasi Darat	10.230.000.000
Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat	44.400.000.000
Kegiatan Penunjang Teknis Transportasi Darat	181.121.470.000

### 5.1 Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2020-2024 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 pengujian tipe kendaraan bermotor dalam 5 tahun ke depan, mulai dari peningkatan teknologi kendaraan bermotor, perubahan regulasi, reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, hingga persaingan ekonomi global. Selain itu, Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor memiliki potensi yang sangat besar dalam mengurangi tingkat fatalitas, meningkatkan jaminan atas kendaraan yang berkeselamatan dan berwawasan lingkungan, berkontribusi lebih dalam menghasilkan PNPB dan mendukung industri otomotif dalam negeri.

Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor diharapkan mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang melalui penyediaan kendaraan bermotor yang akan diproduksi secara massal dan/atau beroperasi di jalan raya yang berkeselamatan melalui pelayanan uji tipe untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dlsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis tersebut. Oleh karenanya, dokumen Renstra Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang jalan yang membutuhkan peran seluruh stakeholders dalam menjalankannya.

Renstra Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor 2020-2024 diharapkan dapat menjadi acuan dalam pelaksanaan tugas, peran serta fungsi Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor. Selain itu, Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor diharapkan dapat memberikan penekanan pada penyelenggaraan dukungan manajemen fungsional dan sumber daya yang akuntabel dan kompeten, terintegrasi serta inovatif dengan menerapkan prinsip-prinsip good governance.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang.

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

## 5.2 Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 ini mengacu pada Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2020-2024. ) Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor melaksanakan program, kegiatan dan sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sampai dengan Tahun Anggaran 2024.

Sebagai bentuk implementasi dari Renstra 2020-2024, Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor menyusun Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kegiatan dan Anggaran) dengan mengacu kepada prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

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

## 5.3 Mekanisme Evaluasi

Dokumen Renstra Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

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

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 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 I**

*“Matriks Proyek Strategis Balai Pengujian Laik Jalan dan  
Sertifikasi Kendaraan Bermotor Tahun 2020-2024”*

**MATRIKS PROYEK PRIORITAS**  
**RENSTRA BALAI PENGUJIAN LAIK JALAN DAN SERTIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR TAHUN 2020-2024**

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/PROYEK STRATEGIS	LOKASI	SATUAN	VOLUME					TOTAL	APBN (Rp Miliar)					TOTAL	PIC
				2020	2021	2022	2023	2024		2020	2021	2022	2023	2024		
GA	Program Infrastruktur Konektivitas									5,00	20,00	20,00	250,00	-	295,00	Ditjen Hubdat
4639	Kegiatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Darat									5,00	20,00	20,00	250,00	-	295,00	Ditjen Hubdat
1	Pembangunan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) Bekasi <i>(PN 5 - Keselamatan dan Keamanan Transportasi)</i>	Jabar	Lokasi	1	1	1	1	0	1	5,00	20,00	20,00	250,00	-	295,00	Dir.STJ