



Sekretariat Jenderal
Kementerian Perhubungan

RENCANA STRATEGIS 2025-2029

Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan



Transportasi yang Bersih, Efisien, Ramah Lingkungan, Nyaman dan Inklusif



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
SEKRETARIAT JENDERAL
PUSAT PENGELOLAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA 10110

TELP : (021) 3811308, 3517608
FAX : (021) 3517608
Pest : 1247

TLX : 46116 Menhub IA
Email : pptb@dephub.go.id
Home page : www.dephub.go.id

**KEPUTUSAN
KEPALA PUSAT PUSAT PENGELOLAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN**

NOMOR : KP-PPTB 27 Tahun 2025

TENTANG

**RENCANA STRATEGIS
PUSAT PENGELOLAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN TAHUN 2025 - 2029**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KEPALA PUSAT PENGELOLAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN,

- Menimbang : a. bahwa dengan telah ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029 dan Keputusan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor KP-SKJ 31 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Kepala Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan tentang Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025 - 2025.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
2. Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025 - 2045 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 194);
3. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025 - 2029 (Lembar Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);

4. Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 114);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1402);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 1049);
8. Keputusan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Nomor KP-SKJ 31 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029.

MEMUTUSKAN

- Menetapkan : **KEPUTUSAN KEPALA PUSAT PENGELOLAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN TENTANG RENCANA STRATEGIS PUSAT PENGELOLAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN TAHUN 2025 - 2029**
- PERTAMA : Menetapkan Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025 - 2029 yang selanjutnya disebut Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Kepala Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan ini.
- KEDUA : Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan sebagaimana dimaksud pada DIKTUM PERTAMA adalah dokumen perencanaan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan untuk periode 5 (lima) tahun, yakni tahun 2025 sampai dengan tahun 2029.

- KETIGA : Ruang lingkup Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025 - 2029 sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM PERTAMA, meliputi :
- a. Pendahuluan, yang berisi kondisi umum, potensi dan permasalahan;
 - b. Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis;
 - c. Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka, Regulasi Kerangka Kelembagaan, dan Manajemen Risiko;
 - d. Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan; dan
 - e. Penutup.
- KEEMPAT : Kepala Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan melakukan pemantauan terhadap pelaksanaan Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025-2029.
- KELIMA : Keputusan Kepala Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta

Pada tanggal 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT


TATAN RUSTANDI, M.SC
NIP. 19660323 198903 1 002

SALINAN Keputusan Kepala PPTB ini disampaikan kepada :
Kepala Biro Perencanaan

KATA PENGANTAR



Dengan memanjatkan puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas rahmat dan karunia-Nya, penyusunan Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025–2029 dapat diselesaikan dengan baik.

Berpedoman dan sejalan dengan **Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029** dan **Keputusan Sekretaris Jenderal Nomor KP-SKJ 31 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029**, bahwa Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025–2029 memuat tujuan, sasaran strategis, arah kebijakan, serta program dan kegiatan prioritas dengan berorientasi pada hasil yang ingin dicapai dalam kurun waktu lima tahun, dengan mempertimbangkan berbagai potensi, tantangan, hambatan, dan peluang yang ada serta mungkin timbul di masa mendatang. Dokumen ini juga menjadi pedoman dan arah kebijakan bagi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dalam penyusunan dan pelaksanaan Rencana Kerja Tahunan (RKT), serta sebagai dasar bagi pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kinerja selama periode 2025–2029.

Pada kesempatan ini, kami menyampaikan terima kasih dan apresiasi kepada seluruh pihak di lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan atas dukungan, kontribusi data, masukan substansi, serta saran konstruktif yang telah diberikan selama proses penyusunan dokumen ini.

Kami menyadari bahwa Rencana Strategis ini masih memerlukan penyempurnaan di berbagai aspek. Oleh karena itu, kami sangat mengharapkan saran, masukan, dan evaluasi dari seluruh pemangku kepentingan guna penyempurnaan dokumen ini di masa mendatang.

Akhir kata, marilah kita bersama-sama mewujudkan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan **BERANI (BERSIH, EFISIEN, RAMAH LINGKUNGAN, NYAMAN DAN INKLUSIF)** sebagai wujud nyata komitmen kita terhadap pelayanan publik yang berintegritas dan berkelanjutan.

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT

TATAN RUSTANDI, M.Sc

NIP. 19660323 198903 1 002

Daftar Isi

		Kata Pengantar	i
		Daftar Isi	ii
BAB I PENDAHULUAN		1.1 Kondisi Umum	1
		1.1.1 Tugas dan Fungsi PPTB	3
		1.1.2 Evaluasi Pelaksanaan Renstra PPTB 2020-2024	7
		1.2 Potensi dan Permasalahan	24
		1.2.1 Potensi PPTB	24
		1.2.2 Permasalahan PPTB	33
		1.2.3 Peluang dan Tantangan serta Penuangan Risiko	34
		1.2.4 Penugasan dari Dokumen Perencanaan terkait	35
		2.1 Visi PPTB	36
		2.2 Misi PPTB	37
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN		2.3 Tujuan PPTB	38
		2.4 Sasaran PPTB	40
		2.4.1 RPJPN 2025-2045	40
		2.4.2 RPJMN 2025-2045	41
		2.4.3 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029	42
		2.4.4 Sasaran Strategis (SS) Kemenhub 2025-2029	42
		2.4.5 Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal 2025-2029	43
		2.4.6 Sasaran Kegiatan (SK) PPTB 2025-2029	44
		Peta Strategis PPTB 2025-2029	45
		Cascading PPTB 2025-2029	46
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA PENDANAAN		3.1 Arah Kebijakan dan strategi PPTB	48
		3.1.1 Arah Kebijakan pada SS2	48
		3.1.2 Arah Kebijakan PPTB	50
		3.1.3 Strategi PPTB	52
		3.2 Pengarusutamaan	54
		3.2.1 Pengarusutamaan GEDSI	54
		3.2.2 Pengarusutamaan Pembangunan Rendah Karbon & Berketahanan Iklim menuju Transportasi Berkelanjutan	57
		3.3 Kerangka Regulasi	64
		3.3.1 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi	64
		3.3.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Tahun 2025-2029 pada PPTB	67
		3.4 Kerangka Pendanaan	71
		3.5 Manajemen Risiko	72

BAB IV
TARGET KINERJA DAN
KERANGKA
PENDANAAN



4.1 Target Kinerja	75
Tabel Target Kinerja PPTB 2025-2029	76
4.2 Kerangka Pendanaan	77
Grafik Kerangka Pendanaan	78

BAB V
PENUTUP

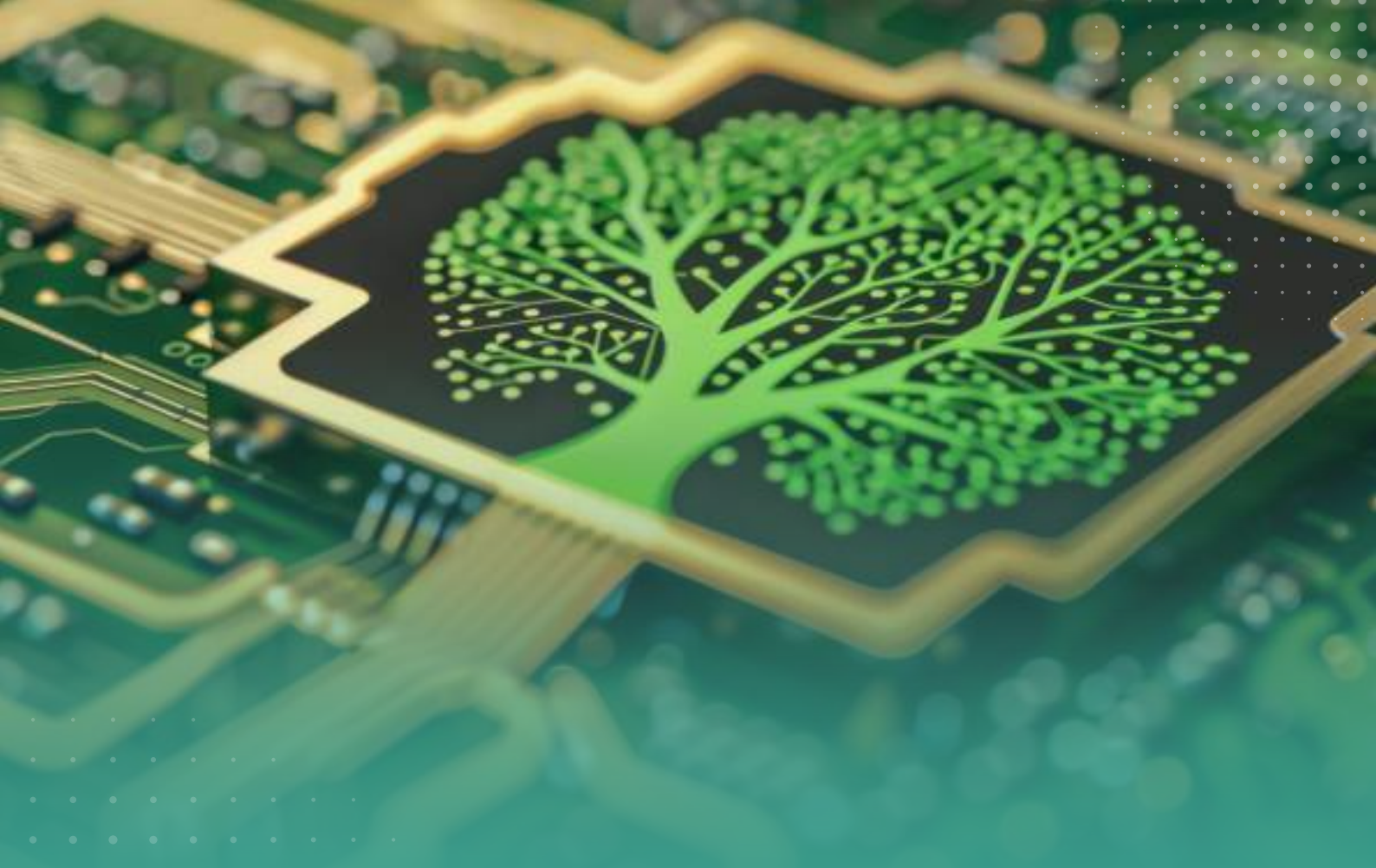


5.1 Arah Pelaksanaan	79
5.2 Manajemen Perubahan dan Evaluasi	80
5.3 Penegasan Komitmen	81

MANUAL IKU



Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	82
Tingkat Pemenuhan Target Aksi Rencana Aksi Pelaksanaan Konservasi Energi pada Sektor Transportasi	85
Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	88
Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	91
Pemenuhan Standar Kompetensi Pegawai PPTB	94
Nilai Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) PPTB	96
Nilai Indikator Kinerja Anggaran (IKPA) PPTB	98
Tingkat Pemenuhan Target Aksi Rencana Aksi Nasional (RAN) Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN) di Lingkungan Kementerian Perhubungan	100
Nilai Pengawasan Kearsipan Internal PPTB	103
Terselenggaranya Layanan Perkantoran PPTB	105



BAB 1

PENDAHULUAN



1.1 KONDISI UMUM

Pembangunan di bidang transportasi pada periode Pemerintahan 2025-2029 akan dihadapkan pada berbagai tantangan strategis yang bersifat kompleks dan multidimensional. Tantangan tersebut meliputi pemulihan ekonomi, pesatnya perkembangan teknologi memasuki era Industri 4.0 dan *Society 5.0* maupun munculnya *triple planetary crisis* yang mencakup perubahan iklim, polusi udara dan hilangnya keanekaragaman hayati.

Selain itu, dinamika persaingan sumber daya dan perekonomian global yang semakin ketat serta meningkatnya tensi geopolitik dunia menjadi faktor yang perlu diantisipasi secara terencana dan berkelanjutan.

Dalam menghadapi tantangan tersebut, pengembangan dan pembangunan transportasi nasional ke depan harus mampu beradaptasi secara dinamis sekaligus menjaga keseimbangan antara kebutuhan mobilitas dan pelestarian lingkungan dalam menghadapi perubahan iklim, polusi dan kelangkaan sumber daya. Sistem transportasi nasional harus berperan aktif dalam menekan emisi karbon, mengurangi polusi udara, dan mengoptimalkan energi bersih, agar tetap sejalan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*).

Penerapan transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*) menjadi kunci utama dalam mewujudkan pembangunan nasional yang berimbang antara pertumbuhan ekonomi, keadilan sosial, dan pelestarian lingkungan. Dalam konteks penyelenggaraan transportasi nasional, kontribusi terhadap pencapaian SDGs diwujudkan melalui berbagai sasaran strategis yang relevan dan pengarusutamaan isu-isu lintas sektor, seperti lingkungan hidup, kesetaraan gender, penanggulangan kemiskinan, kesehatan publik, ketersediaan air baku, serta mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim.

ketersediaan energi juga menjadi isu strategis yang perlu mendapat perhatian serius pada periode mendatang. Berdasarkan proyeksi nasional, cadangan minyak bumi Indonesia diperkirakan akan habis dalam waktu sekitar 10 tahun ke depan, yang berimplikasi pada meningkatnya ketergantungan terhadap impor energi fosil. Oleh karena itu, kebijakan konversi energi transportasi menuju Bahan Bakar Gas (BBG), listrik, dan teknologi berbasis baterai merupakan langkah strategis yang menentukan keberhasilan Indonesia, khususnya di kawasan metropolitan seperti Jabodetabek, dalam menghadapi krisis energi fosil.

Selanjutnya, pembangunan transportasi berkelanjutan harus menjamin aksesibilitas yang setara bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, lanjut usia, perempuan, anak-anak, dan masyarakat berpenghasilan rendah. Penerapan prinsip transportasi inklusif merupakan bagian integral dari kebijakan pembangunan transportasi yang berkeadilan sosial dan berorientasi pada pelayanan publik yang setara.

Aksesibilitas transportasi tidak hanya mencakup ketersediaan sarana dan prasarana fisik yang ramah disabilitas seperti jalur landai (ramp), elevator, penunjuk braille, audio guidance, dan area parkir khusus, namun juga mencakup penyediaan layanan transportasi yang inklusif, sistem informasi yang mudah diakses, serta peningkatan kapasitas dan kesadaran seluruh pemangku kepentingan terhadap hak-hak pengguna disabilitas. Upaya tersebut sejalan dengan amanat Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas serta penerapan prinsip Universal Design yang diintegrasikan ke dalam perencanaan, pembangunan, dan pengoperasian sistem transportasi publik.

Arah pembangunan sektor transportasi nasional ke depan difokuskan pada terwujudnya sistem transportasi yang efektif, efisien, inklusif, dan ramah lingkungan. Sistem transportasi yang dimaksud diharapkan mampu mendukung dinamika pembangunan nasional, meningkatkan mobilitas masyarakat, memperkuat sistem logistik nasional, serta mempercepat pengembangan wilayah secara berkelanjutan.

Pada akhirnya, keberhasilan pembangunan nasional yang berkelanjutan tidak dapat dicapai tanpa dukungan sistem transportasi yang berkelanjutan, yang menjadi fondasi utama dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakat, keadilan sosial, dan kelestarian lingkungan hidup.

2

BAB I - Pendahuluan Kondisi Umum



1.1.1 Tugas dan Fungsi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan adalah unsur penunjang Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

TUGAS



melaksanakan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang pengelolaan transportasi berkelanjutan.

FUNGSI



Penyiapan penyusunan kebijakan teknis di bidang pengendalian dampak lingkungan hidup dan konservasi energi sektor transportasi serta peningkatan pengelolaan pelayanan transportasi publik berkelanjutan

Penyiapan pelaksanaan di bidang pengendalian dampak lingkungan hidup dan konservasi energi sektor transportasi serta peningkatan pengelolaan pelayanan transportasi publik berkelanjutan

Penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang pengendalian dampak lingkungan hidup dan konservasi energi sektor transportasi serta peningkatan pengelolaan pelayanan transportasi publik berkelanjutan

Penyiapan pelaksanaan penyusunan rencana, program kerja dan anggaran, evaluasi dan pelaporan, pengelolaan administrasi barang milik/kekayaan negara, pelaksanaan urusan keuangan, sumber daya manusia, monitoring dan evaluasi pencegahan dan pemberantasan penyalahgunaan dan peredaran gelap narkoba, serta pengelolaan jabatan fungsional di bidang lingkungan

Pelaksanaan urusan tata usaha dan rumah tangga pusat



1.1.1.1 Bidang Tata Kelola Lingkungan Hidup Transportasi



TUGAS

Melaksanakan penyiapan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang pengendalian dampak lingkungan hidup dan konservasi energi sektor transportasi.

FUNGSI

Penyiapan bahan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang penurunan emisi, gas rumah kaca, adaptasi dan mitigasi perubahan iklim sektor transportasi

Penyiapan bahan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang energi terbarukan, konservasi energi, transisi energi, dan manajemen hijau sektor transportasi.

1.1.1.2 Bidang Tata Kelola Sistem Pelayanan Transportasi



TUGAS

Melaksanakan penyiapan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang peningkatan pengelolaan pelayanan transportasi publik berkelanjutan

FUNGSI

Penyiapan bahan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang peningkatan kinerja, inovasi, dan budaya pelayanan transportasi publik berkelanjutan serta koordinasi administrasi reformasi birokrasi bidang layanan

Penyiapan bahan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan di bidang pemenuhan aksesibilitas kelompok rentan, pengarusutamaan gender serta pencegahan dan penanganan kekerasan seksual pada transportasi publik

1.1.1.3 Bidang Tata Usaha



TUGAS

Melaksanakan penyiapan penyusunan rencana, program kerja dan anggaran, evaluasi dan pelaporan, pengelolaan administrasi barang milik/kekayaan negara, pelaksanaan urusan keuangan, sumber daya manusia, hubungan masyarakat, pengelolaan data dan informasi, persuratan, kearsipan, kerumahtanggaan, monitoring dan evaluasi pencegahan dan pemberantasan penyalahgunaan dan peredaran gelap narkoba, serta pengelolaan jabatan fungsional di bidang lingkungan

FUNGSI

Penyiapan bahan penyusunan rencana, program kerja dan anggaran, evaluasi dan pelaporan, pengelolaan administrasi barang milik/kekayaan negara, pelaksanaan urusan keuangan, sistem pengendalian internal, manajemen risiko, serta monitoring dan evaluasi pencegahan dan pemberantasan penyalahgunaan dan peredaran gelap narkoba

Penyiapan bahan pelaksanaan urusan sumber daya manusia, organisasi, tata laksana hukum, hubungan masyarakat, pengelolaan data dan informasi, persuratan, kearsipan, kerumahtanggaan, serta pengelolaan jabatan fungsional di bidang lingkungan

STRUKTUR ORGANISASI



DEMOGRAFI ASN PPTB

Total ASN **45 Orang**



58%

(26 Orang)
Laki-Laki



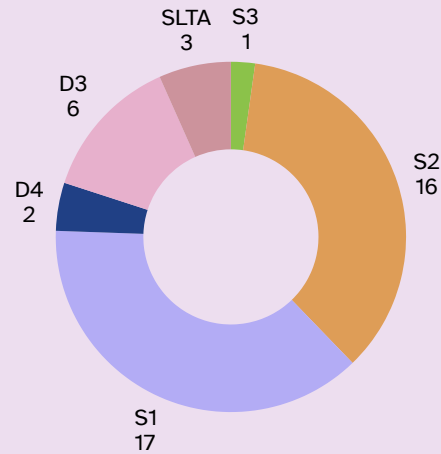
42%

(19 Orang)
Perempuan

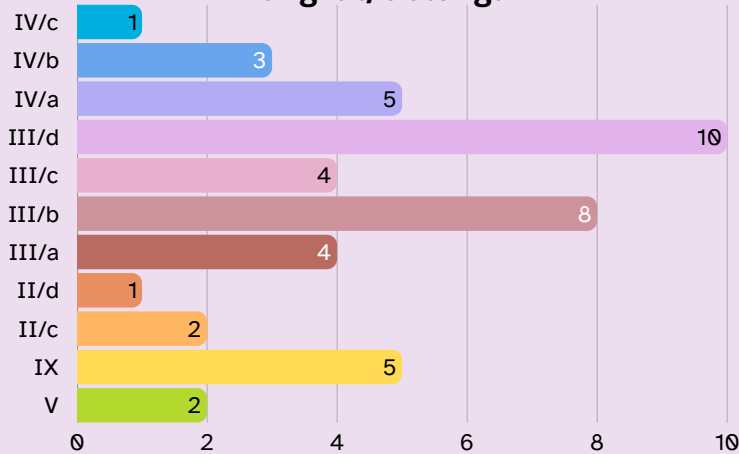
PNS 38
(84,4%)

PPPK 7
(15,6%)

Pendidikan



Pangkat/Golongan

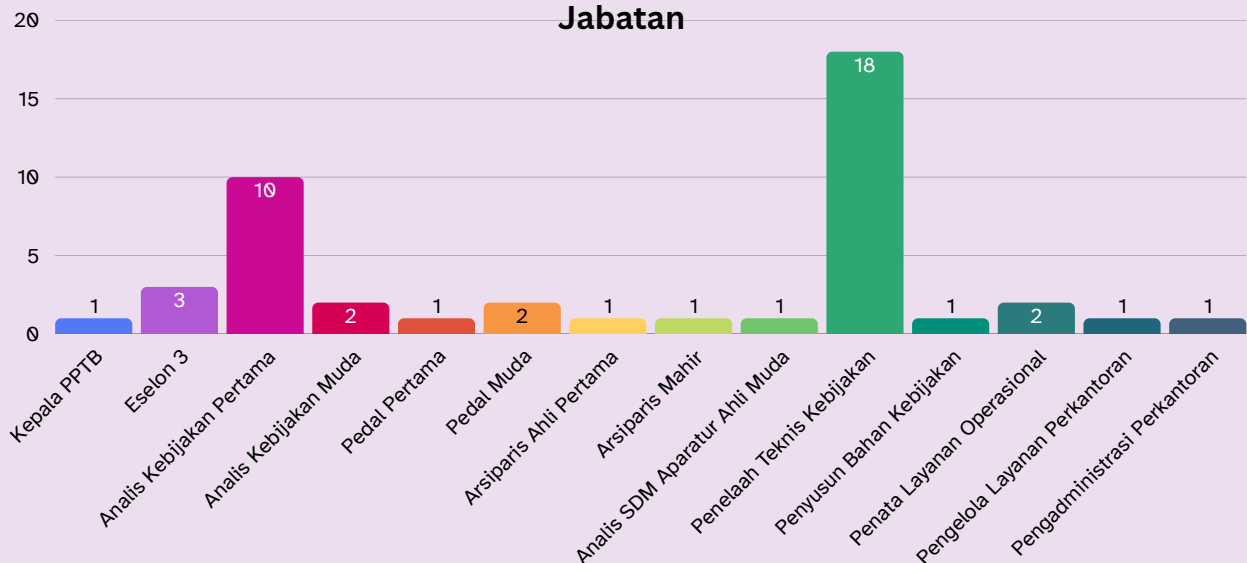


Generasi X 45-60 Tahun
(1965 - 1980) **16 Orang**

Generasi Y 29-44 Tahun
(1981 - 1996) **21 Orang**

Generasi Z 18-28 Tahun
(1997 - 2012) **8 Orang**

Jabatan



1.1.2. Evaluasi Pelaksanaan Rencana Strategis PPTB 2020-2024

Evaluasi terhadap pelaksanaan Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Periode Tahun 2020-2024 dilakukan terhadap Rumusan Pokok Rencana Strategis, Pencapaian Sasaran dan Realisasi Anggaran.

Pelaksanaan evaluasi dilakukan dengan pendekatan *gap analysis* yang membandingkan antara rencana dan realisasi, sebagai berikut :

- 1 Evaluasi Rumusan Pokok Rencana Strategis yang dilakukan dengan menyandingkan antara Renstra Kementerian Perhubungan 2020-2024 dan Renstra Sekretariat Jenderal 2020-2024 terhadap Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan 2020-2024 meliputi Visi, Misi, Tujuan, Sasaran dan Indikator Kinerja serta Arah Kebijakan
- 2 Evaluasi Rumusan Pokok Rencana Strategis yang dilakukan dengan menyandingkan antara Renstra Sekretariat Jenderal 2020-2024 terhadap Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan 2020-2024, meliputi Sasaran Kinerja dan Indikator Kinerja
- 3 Evaluasi Realisasi Capaian Kinerja terhadap Target Perjanjian Kinerja Tahun 2020-2024 dilakukan dengan membandingkan pengukuran kinerja kegiatan strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2020-2024 berdasarkan Sasaran Strategis, Indikator Kinerja Kegiatan, dan Target yang dimiliki dan ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja pada awal tahun 2020-2024
- 4 Evaluasi Pencapaian Sasaran dilakukan dengan membandingkan antara Realisasi dengan Target yang dicanangkan dalam Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Periode Tahun 2020-2024 serta evaluasi terhadap Indikator Kinerja menggunakan metode SMART.
- 5 Evaluasi Realisasi Anggaran yang dilakukan dengan membandingkan antara rencana kebutuhan anggaran dalam Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Periode Tahun 2020-2024 terhadap alokasi anggaran sesuai DIPA Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan antara Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024



1.1.2.1 Evaluasi Rumusan Pokok Rencana Strategis (Evaluasi Ex-Ante atas Muatan Renstra PPTB 2020-2024)

Evaluasi ex-ante dilakukan melalui penyandingan perencanaan kebijakan pada beberapa dokumen perencanaan sehingga menghasilkan gambaran keselarasan (sinkronisasi) antar dokumen perencanaan program pembangunan pemerintah terutama sektor pengelolaan pelayanan publik dan lingkungan hidup periode 2020-2024.

Sinkronisasi yang dilakukan dengan menyandingkan antara Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024 dan Rencana Strategis Sekretariat Jenderal 2020-2024 terhadap Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan 2020-2024.

Evaluasi terhadap Visi Misi Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2020-2024 dilakukan dengan menggunakan evaluasi ex-ante, serta melihat konsistensi muatan dengan dokumen yang lebih tinggi.

Selanjutnya, evaluasi terhadap sasaran dan indikator kinerja, terdapat beberapa hal yang perlu disesuaikan. Sedangkan arah kebijakan dan strategi hasil dari evaluasi sudah konsisten untuk lebih jelasnya diuraikan pada hasil evaluasi ex-ante terhadap muatan sasaran dan indikator Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan.

Hasil evaluasi ex-ante terhadap dokumen Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan 2020-2024 menyatakan bahwa secara umum cukup KONSISTEN terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan maupun Rencana Strategis Sekretariat Jenderal.

Evaluasi Ex-Ante Konsistensi Antar Dokumen Perencanaan

Muatan	Renstra Kemenhub 2020-2024	Renstra Setjen 2020-2024	Renstra PPTB 2020-2024	Target 2045
Visi	Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong	Terwujudnya Tata Kelola Pemerintahan yang Baik dalam mewujudkan Visi Kementerian Perhubungan Yang Berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung Visi Misi Presiden dan Wakil Presiden	Terwujudnya Penyelenggaraan Transportasi Ramah Lingkungan dan Berkelanjutan	CUKUP KONSISTEN Visi Renstra PPTB Tahun 2020-2024 telah menurunkan visi dari dokumen Renstra Kementerian Perhubungan dan Sekretariat Jenderal dengan baik

Muatan	Renstra Kemenhub 2020-2024	Renstra Setjen 2020-2024	Renstra PPTB 2020-2024	Target 2045
Misi	Kementerian Perhubungan melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3 dan nomor 4 dengan uraian sebagai berikut: 1. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah; 2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan; 3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif; 4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten; 5. Mewujudkan pengembangan pemanfaatan hasil inovasi teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim	Sekretariat Jenderal memiliki misi sebagai berikut: 1. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum Kementerian Perhubungan; 2. Menurunnya Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Sektor Transportasi; 3. Meningkatkan Birokrasi Kementerian Perhubungan Yang Bersih Dan Akuntabel; 4. Meningkatkan Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi Kementerian Perhubungan; 5. Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan; 6. Meningkatkan Kualitas Layanan Komunikasi Dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan; 7. Meningkatkan Kualitas Kepemimpinan Dalam Meningkatkan Budaya Kinerja; 8. Meningkatkan Kapabilitas Sistem Informasi Dan Teknologi Kementerian Perhubungan; 9. Meningkatkan Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi; 10. Meningkatkan Kapabilitas Kerjasama Dan Kemitraan Kementerian Perhubungan.	Dalam Upaya mencapai Visi PPTB 2020-2024, memiliki misi sebagai berikut : 1. Mendorong pelaksanaan kebijakan pengelolaan lingkungan hidup pada penyelenggaraan pelayanan jasa transportasi; 2. Mendorong pelaksanaan kebijakan adaptasi dan mitigasi perubahan iklim dalam upaya penurunan emisi gas rumah kaca sektor transportasi; 3. Mendorong peningkatan sistem dan inovasi pada penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi yang berkelanjutan baik dari aspek keselamatan maupun pelayanan; 4. Memberikan penghargaan dalam rangka mendorong perwujudan kualitas pelayanan prima sektor transportasi; dan 5. Mendukung penyelenggaraan administrasi layanan internal organisasi.	KONSISTEN Misi Renstra PPTB Tahun 2020-2024 telah diturunkan sesuai dengan misi ke-5 Renstra Kementerian Perhubungan dan misi ke-2 Renstra Sekretariat Jenderal sehingga berkesinambungan

Muatan	Renstra Kemenhub 2020-2024	Renstra Setjen 2020-2024	Renstra PPTB 2020-2024	Target 2045
Tujuan	Tujuan Kementerian Perhubungan: 1. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi; 2. Meningkatkan kinerja layanan transportasi; 3. Meningkatkan 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.	Tujuan Sekretariat Jenderal: 1. Meningkatnya efektivitas koordinasi pelaksanaan tugas pembinaan dan dukungan administrasi kepada unsur organisasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan dengan indikator indeks profesionalisme asn, indeks merit system, indeks tata kelola manajemen ASN, indeks pengelolaan keuangan, indeks perencanaan, indeks pengawasan kearsipan, indeks pengelolaan aset; 2. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi birokrasi, dan penguatan bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya manusia secara konsisten di lingkungan Sekretariat Jenderal dengan indikator indeks reformasi hukum, indeks kualitas kebijakan, indeks maturitas SPIP, indeks kelembagaan, indeks kepemimpinan perubahan; 3. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi dengan Indikator indeks SPBE Kementerian Perhubungan; 4. Mendorong stakeholder dalam menindaklanjuti hasil rekomendasi investigasi kecelakaan transportasi dan hasil sidang Mahkamah Pelayaran dalam rangka kualitas manajemen keselamatan transportasi dengan indikator rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti.	Tujuan PPTB : 1. Upaya penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Sektor Transportasi dengan indikator Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi. 2. Meningkatnya Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan dengan Indikator Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi dan Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan pada penilaian Reformasi Birokrasi.	KONSISTEN Tujuan pada Renstra PPTB Tahun 2020-2024 telah diturunkan sesuai dengan Tujuan ke-5 Renstra Kementerian Perhubungan dan misi ke-3 Renstra Sekretariat Jenderal sehingga berkesinambungan dan direfleksikan dengan baik

Muatan	Renstra Kemenhub 2020-2024	Renstra Setjen 2020-2024	Renstra PPTB 2020-2024	Target 2045
Sasaran dan Indikator Kinerja	SS1 Terwujudnya Konektivitas Nasional IKSS 1 Rasio Konektivitas Nasional SS2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi IKSS2.1 IKM Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi IKSS2.2 OTP Layanan Transportasi SS3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi IKSS3 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi per 1 juta keberangkatan SSp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum IKSp4 Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum SSp5 Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten IKSp5 Tingkat Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten SSp6 Meningkatnya Kualitas Transportasi Yang Berkelanjutan IKSp6 Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi SSp7 Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian IKSp7 Opini BPK Wajar Tanpa Pengecualian SSp8 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik IKSp8 Indeks RB Kementerian Perhubungan	SP1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum IKK1.1 Indeks Reformasi Hukum Kementerian Perhubungan IKK 1.2 Indeks Kualitas Kebijakan Kementerian Perhubungan SP2 Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan IKK2.1 Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi sebesar 5,13 juta ton CO2 pada tahun 2024 SP3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik IKK3.1 Nilai SAKIP Kementerian Perhubungan IKK3.2 Nilai SAKIP Sekretariat Jenderal IKK3.3 Indeks Pengawasan Kearsipan Kementerian Perhubungan IKK3.4 Indeks Pengawasan Kearsipan Sekretariat Jenderal IKK 3.5 Indeks Maturitas SPIP Kementerian Perhubungan IKK3.6 Indeks Perencanaan Kementerian Perhubungan	SP Terselenggaranya Manajemen, Pengelolaan Kebijakan Lingkungan Hidup, Penataan Sistem dan Inovasi Pelayanan Transportasi yang Berkelanjutan SK1 Terlaksananya Penyiapan Pengelolaan Kebijakan Lingkungan Hidup, Dampak Sektor Transportasi, Adaptasi dan Mitigasi Terhadap Perubahan Iklim IKK1.1 Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi IKK1.2 Persentase Pemenuhan Dokumen Lingkungan Infrastruktur/Prasarana Transportasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan SK2 Terlaksananya Penyiapan Pengelolaan Kebijakan Peningkatan sistem dan Inovasi Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi IKK2.1 Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan IKK2.2 Nilai Indeks Reformasi Birokrasi Area Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik SK3. Terselenggaranya dukungan Pelaksanaan Tugas dan Fungsi IKK3.1 Persentase Penyelesaian Dokumen RKA Tepat Waktu IKK3.2 Persentase Penyerapan Anggaran PPTB IKK3.3 Pemenuhan Standar Kompetensi Pegawai PPTB Sesuai Bidang Tugas IKK3.4 Persentase Kepatuhan Pelaporan Hasil Pelaksanaan Program dan Kegiatan IKK3.5 Tingkat Pemenuhan Target Aksi Rencana Aksi Nasional (RAN) Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN) di Lingkungan Kementerian Perhubungan	KONSISTEN Sasaran dan Indikator Kinerja Renstra PPTB Tahun 2020-2024 telah diturunkan sesuai dengan SS 2, SSp 6 pada Renstra Kementerian Perhubungan dan SP 2 pada Renstra Sekretariat Jenderal sehingga berkesinambungan

Muatan	Renstra Kemenhub 2020-2024	Renstra Setjen 2020-2024	Renstra PPTB 2020-2024	Target 2045
Arah Kebijakan dan strategi	1. Terdapat sebanyak 10 kebijakan dan 9 strategi Kemenhub untuk mewujudkan SS Terwujudnya Konektivitas Nasional 2. Terdapat sebanyak 7 kebijakan dan 15 strategi Kemenhub untuk mewujudkan SS Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi; 3. Terdapat sebanyak 9 kebijakan dan 11 strategi Kemenhub untuk mewujudkan SS Meningkatnya Keselamatan Transportasi; 4. Terdapat sebanyak 2 kebijakan dan 5 strategi Kemenhub untuk mewujudkan SS Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum; 5. Terdapat sebanyak 4 kebijakan dan 10 strategi Kemenhub untuk mewujudkan SS Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang Kompeten; 6. Terdapat sebanyak 1 kebijakan dan 2 strategi Kemenhub untuk mewujudkan SS Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan; 7. Terdapat sebanyak 1 kebijakan dan 5 strategi Kemenhub untuk mewujudkan SS Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian 8. Terdapat sebanyak 7 kebijakan dan 5 strategi Kemenhub untuk mewujudkan SS Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.	1. Terdapat 1 kebijakan dan 6 strategi Sekretariat Jenderal untuk mewujudkan SP 1 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum; 2. Terdapat 1 kebijakan dan 3 strategi Sekretariat Jenderal untuk mewujudkan SP 2 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan HukumTransportasi yang Berkelanjutan; 3. Terdapat 6 kebijakan dan 35 strategi Sekretariat Jenderal untuk mewujudkan SP 3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.	Terdapat 1 kebijakan dan 6 strategi untuk mewujudkan SP Terselenggaranya Manajemen, Pengelolaan Kebijakan Lingkungan Hidup, Penataan Sistem dan Inovasi Pelayanan yang Transportasi yang Berkelanjutan	KONSISTEN Secara umum arah kebijakan dan strategi PPTB sudah merefleksikan arah kebijakan dan strategi dalam Renstra Kemenhub maupun Sekretariat Jenderal 2020-2024.

Evaluasi Ex-Ante Konsistensi Antar Renstra Setjen 2020-2024 dan Renstra PPTB 2020-2024

Renstra Setjen 2020-2024	Renstra PPTB 2020-2024	Kesesuaian	Keterangan
SS2 Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	SS1 Terselenggaranya Manajemen Pengelolaan Kebijakan Lingkungan Hidup, Penataan Sistem dan Inovasi Pelayanan Transportasi yang Berkelanjutan	X=Y1	Sasaran Strategis pada Renstra Sekretariat Jenderal dijabarkan secara tidak langsung kedalam Sasaran Strategis/Program PPTB. Dimana hal ini sesuai dengan tugas, fungsi, wewenang dan pendelegasian kinerja PPTB untuk memberikan dukungan manajemen pengelolaan kebijakan lingkungan hidup, penataan sistem dan inovasi pelayanan transportasi yang berkelanjutan
SK2 Menurunnya Emisi GRK Sektor Transportasi	SK1 Terlaksananya Penyiapan Pengelolaan Kebijakan Lingkungan Hidup, Dampak Sektor Transportasi, Adaptasi dan Mitigasi terhadap Perubahan Iklim	X=Y1	Sasaran Kegiatan PPTB ke-1 dijabarkan secara tidak langsung dari Sasaran Kegiatan Sekretariat Jenderal. Adanya Sasaran Kegiatan Pertama ini merupakan sasaran kegiatan pendukung yang berkaitan dengan peran PPTB sebagai koordinator yang mempunyai tugas melaksanakan penyiapan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang pengendalian dampak lingkungan, penurunan emisi, gas rumah kaca, energi terbarukan, konservasi energi, adaptasi dan mitigasi perubahan iklim sektor transportasi. Dalam Sasaran Kegiatan ini terdapat 2 IKK yaitu Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi dan Persentase Pemenuhan Dokumen Lingkungan Infrastruktur/Prasarana Transportasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
SK3.3 Meningkatnya Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	SK2 Terlaksananya Penyiapan Pengelolaan Kebijakan Peningkatan Sistem dan Inovasi Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi	X=Y1	Sasaran Kegiatan pada Renstra Setjen dijabarkan secara tidak langsung kedalam Sasaran Kegiatan Kedua pada Renstra PPTB. Dalam hal ini, PPTB mempunyai tugas melaksanakan penyiapan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan di bidang peningkatan sistem dan inovasi pelayanan sarana dan prasarana transportasi berkelanjutan. Maka bersama ini, PPTB berkontribusi terhadap Renstra Setjen dalam hasil penilaian Indeks Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan. Guna mendukung Sasaran Kegiatan PPTB, terdapat 2 IKK yang terdiri dari Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan dan Nilai Indeks Reformasi Birokrasi Area Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik.

Renstra Setjen 2020-2024	Renstra PPTB 2020-2024	Kesesuaian	Keterangan
SK3.3 Meningkatnya Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	IKK Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan *) tidak tercantum dalam IKK Renstra PPTB 2020-2024 namun tercantum dalam IKK Renstra Setjen 2020-2024	X=Y1	Berkaitan hal sinkronisasi ini dapat tergambarkan bahwa Sasaran Kegiatan Renstra Setjen secara tidak langsung dijabarkan dalam Indikator Kinerja Kegiatan berupa Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan, yang mana ini tercantum dalam Renstra Setjen 2020-2024. Dapat dijelaskan pula bahwa untuk IKK dimaksud tidak tercantum secara eksplisit kedalam Renstra PPTB 2020-2024, namun PPTB memiliki peran kontribusi dalam mendukung tercapainya target indikator kinerja tersebut.
SK3.1 Meningkatnya Birokrasi Kementerian Perhubungan yang Bersih dan Akuntabel	SK3 Terlaksananya Penyusunan Rencana, Program Kerja dan Anggaran, Evaluasi dan Pelaporan, Pengelolaan Administrasi Barang Milik Negara (BMN), Pelaksanaan Urusan Keuangan, Kepegawaian, Persuratan, Kearsipan, Kerumahtanggaan, Monitoring dan Evaluasi Pencegahan dan Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN) serta Pengelolaan Fungsional di Bidang Lingkungan	X≠Y	Sasaran Kegiatan Ketiga PPTB tidak dapat diterjemahkan karena sebagai bentuk pengoptimalan penggunaan anggaran dalam menunjang layanan dukungan manajemen Eselon I. Sasaran Kegiatan ini memiliki 6 IKK yang terdiri antara lain: 1. Persentase Penyelesaian Dokumen RKA Tepat Waktu 2. Persentase Penyerapan Anggaran PPTB 3. Pemenuhan Standar Kompetensi Pegawai PPTB sesuai Bidang Tugas 4. Persentase Kepatuhan Pelaporan Hasil Pelaksanaan Program dan Kegiatan 5. Tingkat Pemenuhan Target Aksi Rencana Aksi Nasional (RAN) Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN) di Lingkungan Kementerian Perhubungan 6. Level Maturitas SPIP PPTB

1.1.2.2 Evaluasi Realisasi Capaian Kinerja Tahun 2020-2024 terhadap Perjanjian Kinerja (PK) Tahun 2020-2024

Evaluasi dilakukan terhadap target kinerja pada Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2020-2024 dengan target kinerja pada Perjanjian Kinerja Tahun 2020-2024, dengan rekapitulasi sebagai berikut:

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target Renstra	Target PK	Gap
Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Juta Ton CO ₂	2020	3,42	3,42	0,00
		2021	3,72	3,72	0,00
		2022	4,16	4,16	0,00
		2023	4,61	4,61	0,00
		2024	5,13	5,13	0,00
Persentase Pemenuhan Dokumen Lingkungan Infrastruktur/Prasarana Transportasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	%	2020	85	85	0,00
		2021	85	85	0,00
		2022	85	85	0,00
		2023	85	85	0,00
		2024	85	85	0,00
Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	Indeks	2020	80	80	0,00
		2021	83	83	0,00
		2022	85	85	0,00
		2023	88,4	88,4	0,00
		2024	88,5	88,5	0,00

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target Renstra	Target PK	Gap
Nilai Indeks Reformasi Birokrasi Area Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	Nilai	2020	4,25	4,25	0,00
		2021	4,30	4,30	0,00
		2022	4,35	4,35	0,00
		2023	4,40	4,40	0,00
		2024	4,45	4,45	0,00
Persentase Penyelesaian Dokumen RKA Tepat Waktu	%	2020	100	100	0,00
		2021	100	100	0,00
		2022	100	100	0,00
		2023	100	100	0,00
		2024	100	100	0,00
Persentase Penyerapan Anggaran PPTB	%	2020	97,40	97,40	0,00
		2021	97,60	97,60	0,00
		2022	97,80	97,80	0,00
		2023	98,00	98,00	0,00
		2024	98,20	98,20	0,00
Pemenuhan Standar Kompetensi Pegawai PPTB Sesuai Bidang tugas	%	2020	80	80	0,00
		2021	85	85	0,00
		2022	90	90	0,00
		2023	95	95	0,00
		2024	100	100	0,00

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target Renstra	Target PK	Gap
Persentase Kepatuhan Pelaporan Hasil Pelaksanaan Program dan Kegiatan	%	2020	100	100	0,00
		2021	100	100	0,00
		2022	100	100	0,00
		2023	100	100	0,00
		2024	100	100	0,00
Tingkat Pemenuhan Target Aksi Rencana Aksi Nasional (RAN) Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN) di Lingkungan Kementerian Perhubungan	%	2020	100	100	0,00
		2021	100	100	0,00
		2022	100	100	0,00
		2023	100	100	0,00
		2024	100	100	0,00
Level Maturitas SPIP PPTB	Level	2020	3	3	0,00
		2021	3	3	0,00
		2022	3	3	0,00
		2023	4	4	0,00
		2024	5	5	0,00

Periode Rencana Strategis Tahun 2020-2024, Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan tidak melakukan revisi, sehingga tidak terdapat perbedaan antara Target Kinerja dengan Perjanjian Kinerja (PK).

1.1.2.3 Evaluasi Capaian Kinerja Tahun 2020-2024

Secara umum, sasaran kegiatan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan telah dicapai dengan baik (rata-rata realisasi IKK di atas 99,66% (*on-track*)), hal ini menunjukkan bahwa PPTB tetap mampu berkinerja dengan baik meskipun dalam keterbatasan fiskal serta kebijakan lainnya.

Realisasi Capaian Kinerja PPTB Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian	Grafik
Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Juta Ton CO ₂	2020	3,42	3,27	95,614%	
		2021	3,72	3,37	90,591%	
		2022	4,16	3,94	94,712%	
		2023	4,61	4,68	101,518%	
		2024	5,13	5,19	101,170%	
Persentase Pemenuhan Dokumen Lingkungan Infrastruktur/ Prasarana Transportasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	%	2020	85	86,67	101,965%	
		2021	85	86,67	101,965%	
		2022	85	89,66	105,482%	
		2023	85	88,82	104,494%	
		2024	85	89,55	105,353%	
Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	Indeks	2020	80	89,08	111,350%	
		2021	83	86,71	104,470%	
		2022	85	92,90	109,294%	
		2023	88,4	94,06	106,403%	
		2024	88,5	94,74	107,051%	

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian	Grafik
Nilai Indeks Reformasi Birokrasi Area Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik	Nilai	2020	4,25	4,09	96,235	
		2021	4,30	6,13	142,558%	
		2022	4,35	6,86	157,701%	
		2023	4,40	4,70	106,818%	
		2024	4,45	4,74	106,517%	
Persentase Penyelesaian Dokumen RKA Tepat Waktu	%	2020	100	100	100,000%	
		2021	100	100	100,000%	
		2022	100	100	100,000%	
		2023	100	100	100,000%	
		2024	100	100	100,000%	
Persentase Penyerapan Anggaran PPTB	%	2020	97,40	97,86	100,472%	
		2021	97,60	99,68	102,131%	
		2022	97,80	99,83	102,076%	
		2023	98,00	99,95	101,990%	
		2024	98,20	99,99	101,823%	
Pemenuhan Standar Kompetensi Pegawai PPTB Sesuai Bidang tugas	%	2020	80	88,26	110,325%	
		2021	85	91,67	107,325%	
		2022	90	95,65	106,278%	
		2023	95	100,0	105,263%	
		2024	100	97,92	97,920%	

Indikator Kinerja	Satuan	Tahun	Target	Realisasi	Capaian	Grafik
Persentase Kepatuhan Pelaporan Hasil Pelaksanaan Program dan Kegiatan	%	2020	100	100	100,000%	
		2021	100	100	100,000%	
		2022	100	100	100,000%	
		2023	100	100	100,000%	
		2024	100	100	100,000%	
Tingkat Pemenuhan Target Aksi Rencana Aksi Nasional (RAN) Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN) di Lingkungan Kementerian Perhubungan	%	2020	100	100	100,000%	
		2021	100	100	100,000%	
		2022	100	100	100,000%	
		2023	100	100	100,000%	
		2024	100	100	100,000%	
Level Maturitas SPIP PPTB	Level	2020	3	3,00	100,00%	
		2021	3	3,69	123,000%	
		2022	3	3,70	123,333%	
		2023	4	3,49	87,250%	
		2024	5	3,84	76,800%	

Berdasarkan rekomendasi Inspektorat Jenderal pada penilaian Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) sepanjang periode 2020-2024, bahwa berdasarkan pengukuran *Spesifik, Measurable, Achievable, Relevance* dan *Time Bound* (SMART) terhadap Indikator Kinerja yang perlu disesuaikan atau dihilangkan pada renstra periode berikutnya yaitu:

Indikator	Status	Keterangan
Persentase Pemenuhan Dokumen Lingkungan Infrastruktur/Prasarana Transportasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	Dihapus	Target yang ditetapkan berpotensi tidak dapat dicapai dan tidak dalam kendali PPTB, hal ini disebabkan data yang digunakan merupakan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan oleh subsektor dan sedang dalam kebijakan efisiensi anggaran
Persentase Penyelesaian Dokumen RKA Tepat Waktu	Dihapus	Tidak memenuhi aspek menantang
Persentase Penyerapan Anggaran PPTB	Dihapus	Tidak memenuhi aspek menantang
Persentase Kepatuhan Pelaporan Hasil Pelaksanaan Program dan Kegiatan	Dihapus	Tidak memenuhi aspek menantang
Level Maturitas SPIP PPTB	Dihapus	Perubahan metode penilaian sehingga nilai yang dihasilkan bukan merupakan unit kerja Eselon II tapi merupakan nilai Kementerian sehingga tidak dapat diakui sebagai nilai maturitas SPIP

1.1.2.4 Evaluasi Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

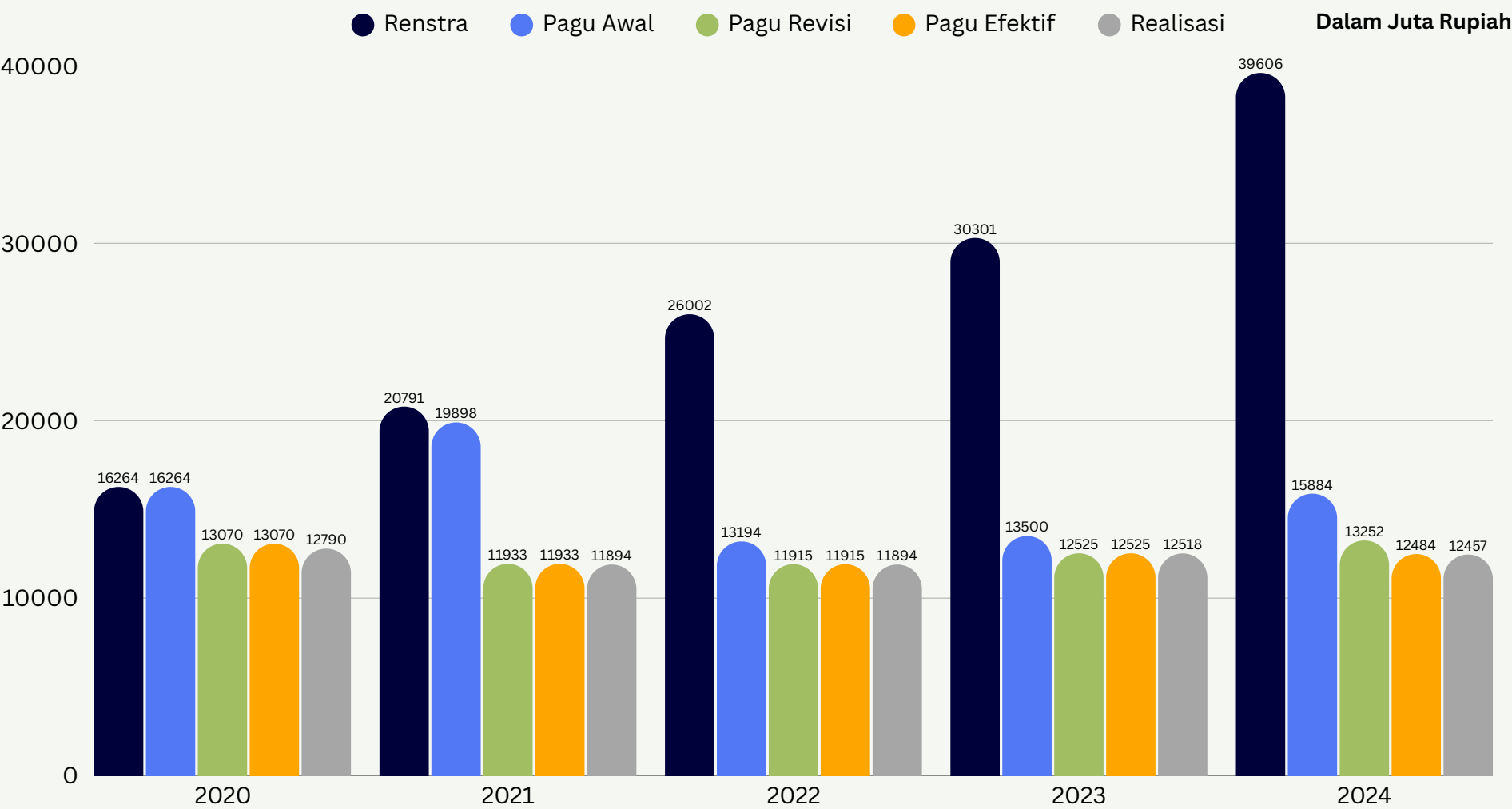
Profil anggaran Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan pada Program Dukungan Manajemen selama periode 2020-2024 mengalami perubahan signifikan sehubungan dengan keterbatasan fiskal dan kebijakan penghematan anggaran.

Realisasi penyerapan anggaran Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan pada periode 2020-2024 dengan rata-rata sekitar 99,459%, dengan rincian sebagai berikut:

Tahun	Renstra 2020-2024	Pagu Awal	Pagu Revisi	Pagu Efektif	Realisasi	Capaian
2020	16.264.000.000	16.263.547.000	13.070.008.000	13.070.008.000	12.790.166.078	97,859%
2021	20.791.000.000	19.898.223.000	11.932.551.000	11.932.551.000	11.894.331.402	99,680%
2022	26.002.000.000	13.194.137.000	11.914.566.000	11.914.566.000	11.893.797.829	99,826%
2023	30.301.000.000	13.500.000.000	12.525.000.000	12.525.000.000	12.518.169.946	99,945%
2024	39.606.000.000	15.884.027.000	13.251.510.000	12.458.281.000	12.456.690.388	99,987%
					% Realisasi Rata-Rata	99,459%

Keterangan: Tahun 2024 terdapat pagu blokir Automatic Adjustment dan Efisiensi Perjalanan Dinas sebesar Rp 793.229.000

REALISASI ANGGARAN PPTB TAHUN 2020-2024



1.2 POTENSI & PERMASALAHAN

1.2.1 Potensi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Identifikasi potensi dan permasalahan yang menjadi faktor penentu dalam penyelenggaraan bidang transportasi nasional dalam 5 (lima) tahun ke depan dilakukan dengan 2 (dua) faktor pendekatan yaitu *eksternal* dan *internal*.

Berdasarkan capaian Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan saat ini dengan memperhatikan landasan berpikir dan perkembangan lingkungan, PPTB mengidentifikasi potensi dan permasalahan sebagai isu strategis yang perlu ditangani dalam melaksanakan tugas dan fungsi PPTB.

1 Dampak Lingkungan dan Perubahan Iklim Global

Berdasarkan RPJPN 2025-2045 (Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024), perubahan iklim merupakan salah satu megatrend dunia yaitu Isu perubahan iklim dan environmentalisme akan menjadi lebih mendesak, mendorong peralihan ke energi terbarukan dan ekonomi yang lebih berkelanjutan.

World Meteorological Organization (WMO) memperkirakan perubahan iklim dalam 5 Tahun ke depan akan ditandai oleh kenaikan suhu global yang melampaui 1,5°C di atas tingkat pra-industri. Hal ini berdampak pada perubahan cuaca ekstrem, termasuk di dalamnya potensi terjadinya kekeringan dan banjir. Upaya global untuk mengurangi emisi GRK menuju *Global Net Zero Emission* (NZE) di Tahun 2050 mendapatkan tantangan besar dari lambatnya proses transisi energi dari energi fosil ke sumber baru dan terbarukan (EBT).



Sektor transportasi merupakan penyumbang terbesar kedua dari emisi GRK global (sekitar 13,7%), dan sekaligus menjadi sektor paling terdampak dari perubahan iklim yang dihasilkan. Oleh karenanya proses transisi energi di sektor transportasi serta upaya pengurangan laju pergerakan kendaraan melalui penggunaan moda Oleh karena itu, proses transisi energi dan peningkatan efisiensi energi di sektor transportasi perlu dipercepat.

2 Komitmen Global terhadap Pembangunan Rendah Karbon

Komitmen global para pimpinan dunia pada konferensi konferensi iklim COP 28 di Dubai Tahun 2023 untuk melipat gandakan kapasitas energi terbarukan global dan menggandakan efisiensi energi pada Tahun 2030 (*tripling renewable energy & doubling energy efficiency*).

Selain itu dengan adanya agenda global seperti Net Zero Emission 2060, Sustainable Development Goals (SDGs), dan Paris Agreement memberikan landasan kuat untuk penguatan kelembagaan transportasi berkelanjutan.



3 Pembangunan Nasional yang Berkelanjutan dan Berketahanan Iklim

RPJPN 2025-2045 (UU No 59 Tahun 2024) memiliki Visi Indonesia Emas 2045: NKRI yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan. Berkelanjutan diidentikkan dengan indikator penurunan intensitas emisi GRK dan perbaikan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup. Tantangan mewujudkan visi berkelanjutan tersebut utamanya adalah masih tingginya ketergantungan terhadap sumber energi fosil (minyak bumi dan batu bara) saat ini masih 94% dan belum cukup efektifnya upaya untuk mengadaptasi dan memitigasi dampak perubahan iklim.

Pengembangan transportasi nasional dalam beberapa tahun harus mulai difokuskan pada keberlanjutan dalam rangka mengurangi polusi dan menghadapi perubahan iklim melalui transisi energi dan peningkatan standar teknis sarana dan prasarana transportasi dengan tetap memperhatikan aspek perusahaan dan keadilan sosial.

Komitmen Nasional dalam upaya pengendalian perubahan iklim yang mencakup sektor energi (sub sektor transportasi adalah sektor di bawah koordinasi sektor energi) yang tercantum dalam dokumen *Nationally Determined Contributions* (NDC), Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN), LTS LCCR (*Long Term Strategy for Low Carbon and Climate Resilience*) 2050, Perencanaan Pembangunan Rendah Karbon (PPRK), dan *Net Zero Emission* Indonesia 2060 or sooner.



4 Peningkatan Peran Transportasi dalam Pemerataan Layanan Publik

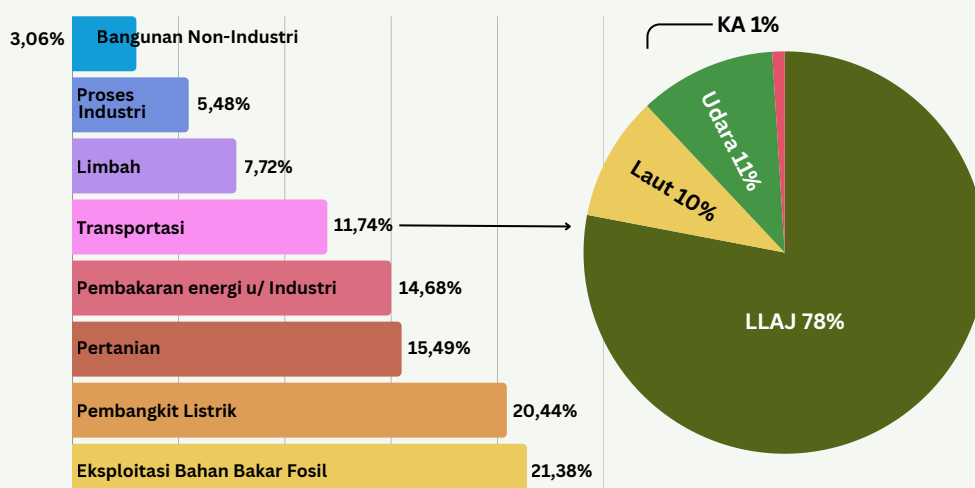
Dalam konteks sosial, transportasi memiliki peran penting dalam menyediakan pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI maupun aksesibilitas pelayanan transportasi kepada semua golongan masyarakat (masyarakat miskin, penyandang disabilitas, ibu hamil dan menyusui, maupun pihak lain yang berkebutuhan khusus).



Untuk itu, Kementerian Perhubungan telah melaksanakan kegiatan penyediaan angkutan perintis untuk menjangkau DTPK (Daerah Terpencil, Perbatasan, dan Kepulauan), penyediaan angkutan bersubsidi/PSO untuk mengafirmasi kebutuhan masyarakat kelas menengah ke bawah, maupun penyediaan sejumlah fasilitas pendukung untuk melayani masyarakat berkebutuhan khusus dalam bertransportasi secara berkesetaraan.

5 Pencapaian Target Emisi GRK (Gas Rumah Kaca) dari Sektor Transportasi

Sumbangan emisi GRK dari sektor transportasi secara nasional di Tahun 2023 menurut *European Commission (2023) GHG Emissions of All World Countries 2023 Report* adalah sekitar 11,74% dari total, dengan komposisi per moda adalah sebagai berikut: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (79%), Transportasi Udara (11%), Transportasi laut (10%) dan Transportasi Perkeretaapian (1%).



Sumber: *European Commission (2023) GHG Emissions of All World Countries 2023 Report*

Di wilayah perkotaan, dimana transportasi menyumbang lebih dari 50% emisi polutan, (sumber: www.iqair.com/id/indonesia) menunjukkan bahwa di semua wilayah kota Metropolitan dan sebagian kota besar di Indonesia memiliki AQI (*Air Quality Index*) yang terkategori buruk (AQI > 100).

Pengembangan transportasi ramah lingkungan yang berbasis kebijakan transisi energi dan/atau modal *shifting* ke angkutan massal, akan menjadi kontribusi penting sektor transportasi dalam mendukung perwujudan NDC Indonesia (*Nationally Determined Contribution*) menuju NZE (*Nett Zero Emission*) di Tahun 2060.

Transportasi sebagai salah satu sektor yang mendukung kebijakan RPJPN 2025-2045, transportasi berkelanjutan diimplementasikan melalui dukungan terhadap implementasi ekonomi hijau, ketahanan energi, dan dukungan terhadap percepatan transportasi bersih. Salah satu landasan transformasi Indonesia adalah terkait lingkungan hidup berkualitas, berketahanan energi, dan resiliensi terhadap bencana dan perubahan iklim. Terdapat target penurunan intensitas emisi GRK yaitu sebesar 93,5% pada tahun 2045.

6 Kualitas Pelayanan Transportasi Nasional

Kualitas pelayanan transportasi secara kualitatif dapat diukur melalui tingkat kepuasan pengguna terhadap pelayanan jasa transportasi. Secara umum Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Kementerian Perhubungan diatas 88,31 (terkategori A (Sangat Baik)) dengan nilai pada Tahun 2024 adalah sebesar 94,75 dengan kategori A atau Sangat Baik.

Kepuasan masyarakat, juga dapat dilihat dari penilaian publik terhadap kinerja Kementerian Perhubungan dalam penyelenggaraan angkutan lebaran Tahun 2025 yang mencapai angka 90,9% (Badan Kebijakan Transportasi, 2025). Komposisi tingkat kepuasan tersebut 91,3% dari pengguna kendaraan pribadi dan 90,5% dari pengguna angkutan umum. Adapun nilai kepuasan terhadap setiap aspek pelayanan adalah sebagai berikut: keamanan (96,1%), keselamatan (95,8%), dan kenyamanan (94,5%). Sedangkan kepuasan publik terhadap beberapa kebijakan yang diterapkan selama masa angkutan lebaran 2025 adalah sebagai berikut: mudik gratis (92,1%), diskon harga tiket (95%), dan penerapan rekayasa lalu lintas (92,1%)

7 Penyusunan Pedoman Bangunan Terminal Tipe A Berkelanjutan

Melalui program kerjasama UKPACT Energy Efficiency di bawah naungan Kementerian ESDM yang berkolaborasi dengan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Kementerian Perhubungan, saat ini sedang dilakukan Penyusunan Pedoman Bangunan Terminal Tipe A yang Berkelanjutan, dengan mengutamakan peningkatan efisiensi energi dari bangunan terminal tipe A. Selain itu juga dilakukan pelatihan dan sertifikasi manajer energi yang diikuti oleh beberapa terminal terpilih.

8 Pengendalian Dampak Lingkungan Prasarana Transportasi

Pembangunan dan pengelolaan prasarana transportasi nasional memiliki potensi besar untuk diarahkan menjadi lebih ramah lingkungan melalui penerapan prinsip pembangunan berkelanjutan dan infrastruktur hijau. Skala dan sebaran prasarana transportasi yang luas, meliputi bandar udara, pelabuhan, stasiun, terminal, dan jaringan prasarana lainnya, memberikan peluang signifikan untuk mengintegrasikan pengelolaan lingkungan berbasis pencegahan, seperti pengelolaan air berkelanjutan, peningkatan ruang terbuka hijau, perlindungan keanekaragaman hayati lokal, serta pengendalian pencemaran air, udara, dan tanah.

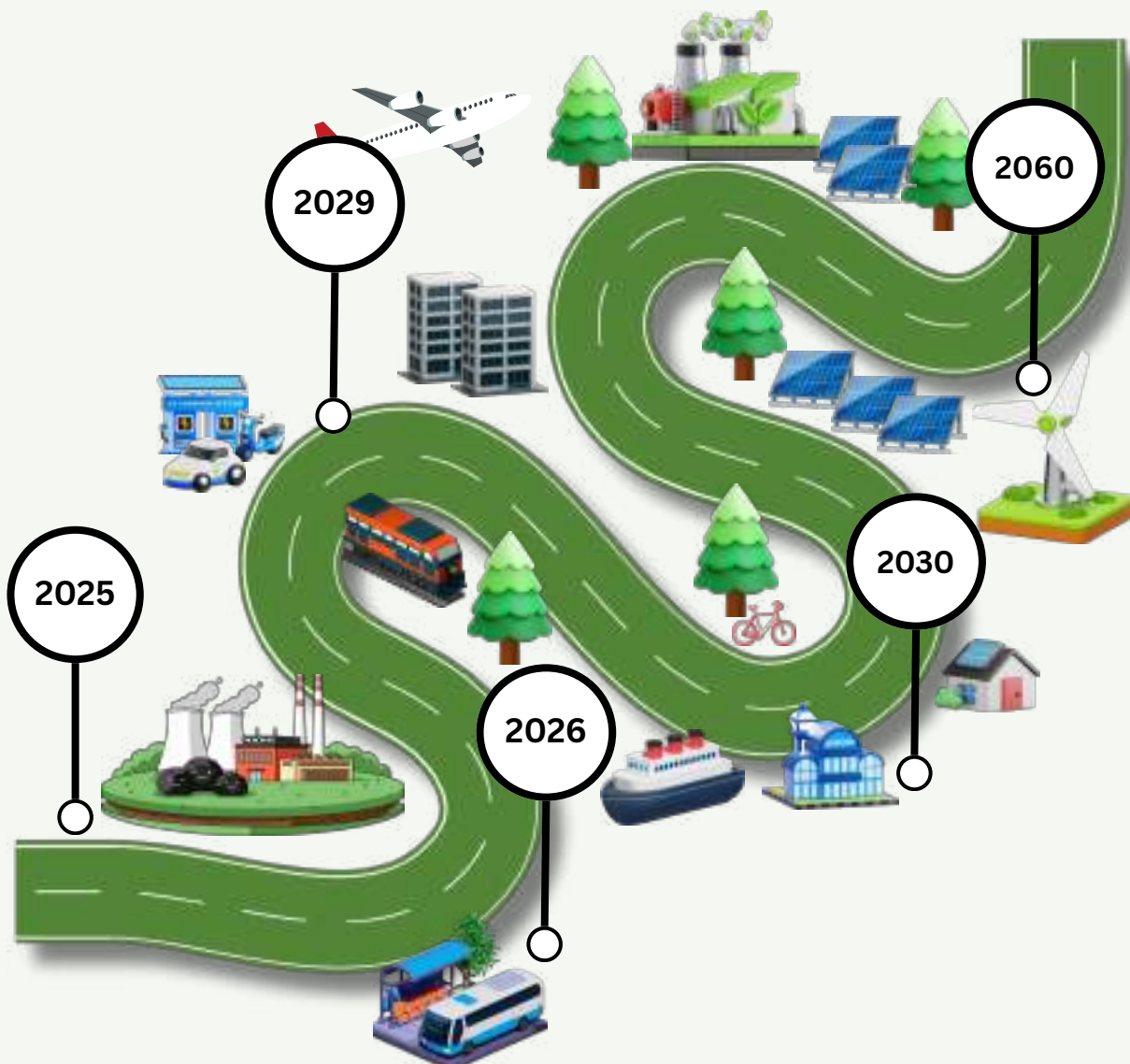
Selain itu, kerangka regulasi lingkungan hidup nasional telah tersedia dan relatif lengkap, sehingga memungkinkan penguatan pembinaan teknis dan pemantauan kinerja lingkungan prasarana transportasi secara lebih sistematis dan terukur.

Di sisi lain, pengendalian dampak lingkungan prasarana transportasi masih menghadapi sejumlah tantangan struktural. Banyak prasarana transportasi yang dibangun pada periode sebelumnya belum sepenuhnya dilengkapi dokumen lingkungan atau menghadapi keterbatasan dalam implementasi rencana pengelolaan dan pemantauan lingkungan. Keterbatasan pendanaan untuk penyusunan dokumen lingkungan dan penguatan kapasitas teknis UPT menjadi kendala utama, mengingat biaya penyusunan dokumen lingkungan relatif tinggi dan jumlah prasarana yang harus dikelola sangat besar.

9 Penyusunan Peta Jalan Dekarbonisasi Transportasi

Di bawah kerjasama kemitraan antara Indonesia-Inggris dalam program UK *Partnering for Accelerated Climate Transitions* (UK PACT) telah berlangsung pekerjaan fase 1 (2024-2025) dan finalisasi (2026) dengan progres yaitu:

- Penyusunan Inventarisasi Emisi GRK (*inventory*) untuk Subsektor Transportasi Darat dan Perkeretaapian (telah selesai) serta Subsektor Transportasi Laut dan Udara (target akhir 2025).
- Sedang dilakukan finalisasi untuk Peta Jalan Penurunan Emisi Subsektor Transportasi Darat dan Perkeretaapian Tahun 2030
- Telah selesai penyusunan Inventarisasi GRK untuk Darat dan Perkeretaapain, dan sedang dilakukan finalisasi untuk Peta Jalan Penurunan Emisi Subsektor Transportasi Darat dan Perkeretaapian Tahun 2030.
- Penyusunan Peta Jalan Dekarbonisasi Transportasi secara keseluruhan pada pertengahan Tahun 2026.



10 Dukungan Regulasi terhadap Tugas dan Fungsi PPTB

Dukungan Regulasi terkait Energi yaitu:

- Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2007 tentang Energi.
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2025 tentang Kebijakan Energi Nasional.
- Peraturan Presiden Nomor 22 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Energi Nasional.
- Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2023 tentang Konservasi Energi.
- Peraturan Menteri ESDM Nomor 3 tahun 2025 ttg Konservasi Energi oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah
- Peraturan Menteri ESDM Nomor. 8 tahun 2025 tentang Manajemen Energi

Dukungan Regulasi terkait Perubahan Iklim yaitu:

- Peraturan Presiden Nomor 110 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Instrumen Nilai Ekonomi Karbon dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca Nasional.
- Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 12 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dalam Penanganan Perubahan Iklim.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2023 tentang Penetapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP-PHB 34 Tahun 2024 tentang Pembentukan Tim Pelaksanaan, Pemantauan dan Pelaporan Inventarisasi Emisi Gas Rumah Kaca dan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Dukungan Regulasi terkait Pelayanan Publik dan Disabilitas yaitu :

- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 127 Tahun 2023 tentang Pembentukan Tim Inklusi Disabilitas Kementerian Perhubungan, PPTB sebagai pendamping dan tim inklusi.
- Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2019 tentang perencanaan, penyelenggaraan, dan evaluasi terhadap penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan hak penyandang disabilitas.
- Peraturan MENPANRB Nomor 11 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan.

11 Peran Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Terkait Energi, Perubahan Iklim dan Pengelolaan Lingkungan

- Koordinasi perencanaan terkait dengan perubahan iklim bekerja sama dengan Kementerian LH (selaku focal point nasional) dan Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (sebagai koordinator sektor energi), berkaitan dengan koordinasi perencanaan kegiatan energi bekerjasama dengan Kementerian ESDM, sedangkan terkait urusan pengelolaan lingkungan bekerja sama dengan kementerian Lingkungan Hidup.
- Pelaporan rutin implementasi Aksi Mitigasi Perubahan Iklim (Upaya Pengurangan Emisi GRK) Kementerian Perhubungan yang disampaikan pada Kementerian/Lembaga terkait (Bappenas, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kementerian ESDM).
- PPTB sebagai koordinator dalam perencanaan, monitoring dan evaluasi hingga pelaporan aksi mitigasi perubahan iklim untuk semua sektor yang terkait (amanat KP-PHB 34 Tahun 2024).
- PPTB secara aktif melaksanakan sosialisasi untuk pelaksanaan konservasi energi pada sektor transportasi dan juga konservasi energi pada bangunan prasarana transportasi yang dikelola oleh Kemenhub (konservasi energi oleh Pemerintah) sebagaimana diamanatkan dalam PP 33 tahun 2023.
- PPTB mendukung peningkatan kapasitas para pengelola sarana dan prasarana transportasi berupa pelatihan dan sertifikasi manajer energi, yang dilaksanakan melalui kerjasama dalam program UKPACT.

Terkait Pelayanan Transportasi

- Mendukung pelaksanaan pelayanan publik, termasuk pedoman standar pelayanan dan survei kepuasan masyarakat. Pelaksanaan Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Penyelenggara Pelayanan Publik (Penilaian Pelayanan Publik) mendorong unit kerja penyelenggara pelayanan publik dalam meningkatkan kinerja serta kepercayaan masyarakat (amanat UU 25 Tahun 2009).
- PPTB sebagai pendamping dalam tim inklusi sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 127 Tahun 2023 tentang Pembentukan Tim Inklusi Disabilitas Kementerian Perhubungan.
- PPTB telah mendapat dukungan dari Organisasi Penyandang Disabilitas misalnya organisasi GAUN (Gerakan Aksesibilitas Umum Nasional), dan Himpunan Wanita Penyandang Disabilitas (HWDI).
- PPTB telah memiliki instrumen dalam melakukan monitoring evaluasi sarana prasarana sektor transportasi yang telah sesuai pula dengan program-program antar Kementerian/Lembaga yang disusun oleh Kementerian PANRB melalui Peraturan MENPANRB Nomor 11 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan.

- PPTB bersama Organisasi Penyandang Disabilitas setiap tahun telah melakukan workshop pelayanan ramah kelompok rentan sehingga jumlah petugas layanan yang memiliki kompetensi ramah kelompok rentan telah meningkat dari tahun ke tahun.
- PPTB selaku focal point pembahasan Rencana Aksi Nasional Penyandang Disabilitas sebagai turunan dari Rencana Induk Penyandang Disabilitas yang telah ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2019 tentang perencanaan, penyelenggaraan, dan evaluasi terhadap penghormatan, perlindungan, dan pemenuhan hak penyandang disabilitas.
- PPTB bersama dengan Tim Inklusi Disabilitas Kementerian Perhubungan didukung oleh GAUN telah menyusun buku Panduan Pelayanan Publik Ramah Kelompok Rentan pada Transportasi Umum dan telah dilakukan launching pada tanggal 14 Mei 2025.

Terkait Ketatausahaan

- PPTB berkontribusi aktif dalam pelaporan aksi RAN P4GN di sektor transportasi kepada Badan Narkotika Nasional secara rutin dalam upaya menyelamatkan generasi bangsa dari bahaya laten penyalahgunaan narkoba, mewujudkan keselamatan dan keamanan serta pelayanan jasa transportasi publik yang prima.
- PPTB selaku Ketua Tim Kerja dalam Tim Terpadu Percepatan Penyelesaian Pengalihan Personel, Pendanaan, Sarana dan Prasarana serta Dokumen (P3D) Pelabuhan Pengumpan Regional dan Pelabuhan Pengumpan Lokal pada Provinsi Jawa Timur, Jawa Tengah, DKI Jakarta dan Sulawesi Selatan sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 87 Tahun 2021.
- PPTB selaku koordinator tim Fasilitasi dan verifikasi TKDN sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 533 Tahun 2022 tentang Tim Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri di Lingkungan Kementerian Perhubungan.



1.2.2 Permasalahan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Permasalahan	Uraian
Belum Terpadunya Sistem Penyelenggaraan Transportasi Nasional	Hingga kini belum ada Undang-Undang Sistem Transportasi Nasional yang menyatukan sistem antar moda dan tata kelola nasional, sehingga pengelolaan transportasi berkelanjutan masih bersifat sektoral dan parsial.
Keterbatasan Kelembagaan dan Pendanaan	Keterbatasan struktur kelembagaan yang secara khusus mengelola isu keberlanjutan serta keterbatasan pendanaan dan implementasi kebijakan ramah lingkungan.
Tantangan Transisi Energi dan Ketergantungan pada BBM Fosil	Sektor transportasi masih menyumbang emisi GRK tinggi akibat dominasi BBM fosil (94%), sementara transisi menuju energi bersih berjalan lambat.
Kurangnya Integrasi Data dan Sistem Monitoring	Belum adanya sistem terintegrasi untuk pemantauan emisi, konsumsi energi, dan dampak sosial-ekonomi transportasi. DSS (Decision Support System) yang diusulkan masih dalam tahap rencana.
Koordinasi Lintas Sektor yang Belum Efektif	Perencanaan dan pelaksanaan kebijakan transportasi masih tersekat antar moda dan antar instansi (pusat-daerah), menghambat penerapan prinsip <i>avoid shift improve</i>
Kapasitas dan Kesadaran SDM yang Belum Merata	Pemahaman mengenai transportasi berkelanjutan, penghitungan emisi, dan inovasi teknologi masih terbatas di tingkat pelaksana dan daerah.
Kerentanan terhadap Dampak Perubahan Iklim	Infrastruktur transportasi masih rentan terhadap banjir, cuaca ekstrem, dan degradasi lingkungan akibat perubahan iklim global.

1.2.3 Peluang dan Tantangan serta Penuangan Risiko terkait tugas dan fungsi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
Tantangan eksternal Pembangunan berkelanjutan yang inklusif dan berketahanan iklim	• Tidak tercapainya standar pelayanan yang mempengaruhi kepuasan publik • Tidak terpenuhinya kebutuhan pengembangan kapasitas dan fasilitas pelayanan transportasi
Tantangan Internal • Tingginya emisi GRK Sektor Transportasi • Belum terpenuhinya kompetensi SDM • Belum optimalnya dukungan TIK/Teknologi dalam peningkatan kinerja • Terbatasnya sumber pendanaan	• Lambatnya proses transformasi teknologi untuk efisiensi dan penyesuaian tantangan persaingan dan perubahan iklim • Tidak terpenuhinya target peningkatan kompetensi SDM sesuai kebutuhan • Terhambatnya percepatan transisi energi sektor transportasi

1.2.4 Penugasan dari Dokumen Perencanaan terkait sesuai tugas dan fungsi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Dokumen Perencanaan	Penugasan
Peraturan Presiden No. 22 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Energi Nasional	• Meningkatkan keandalan sistem transportasi penyediaan energi • Pemanfaatan sumber energi terbarukan dari jenis energi sinar matahari (sel surya), BBN, gas, batubara tercairkan, hidrogen, diarahkan untuk transportasi • Penetapan target konsumsi bahan bakar di sektor transportasi dilakukan secara terukur dan bertahap untuk peningkatan efisiensi • Percepatan penerapan dan/atau pengalihan ke sistem transportasi massal, baik transportasi perkotaan maupun antar kota yang efisien • Percepatan penerapan jalan berbayar (Electronic Road Pricing/ERP) untuk mengurangi kemacetan yang ditimbulkan oleh kendaraan pribadi • Percepatan pelaksanaan substitusi BBM dengan gas di sektor transportasi • Percepatan pemanfaatan tenaga listrik untuk penggerak kendaraan bermotor
Peraturan Presiden Nomor 110 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Instrumen Nilai Ekonomi Karbon dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca Nasional.	• Penyusunan Baseline Emisi GRK Sub Sektor Transportasi • Penyusunan target Mitigasi Perubahan Iklim Sub Sektor Transportasi • Pelaksanaan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim nasional Sub Sektor Transportasi • Pemantauan dan evaluasi terhadap Aksi Mitigasi Perubahan Iklim nasional Sub Sektor Transportasi



BAB 2

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN



2.1 VISI PPTB

Dalam rangka mewujudkan visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 “Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2024” dan visi Sekretariat Jenderal 2025 - 2029 “Terwujudnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik dalam mendukung Terwujudnya Transportasi Maju menuju Indonesia Emas 2045”, maka Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan menetapkan visi yaitu :

Terwujudnya Penyelenggaraan Transportasi yang Bersih, Efisien, Ramah Lingkungan, Nyaman dan Inklusif

Kata Kunci:

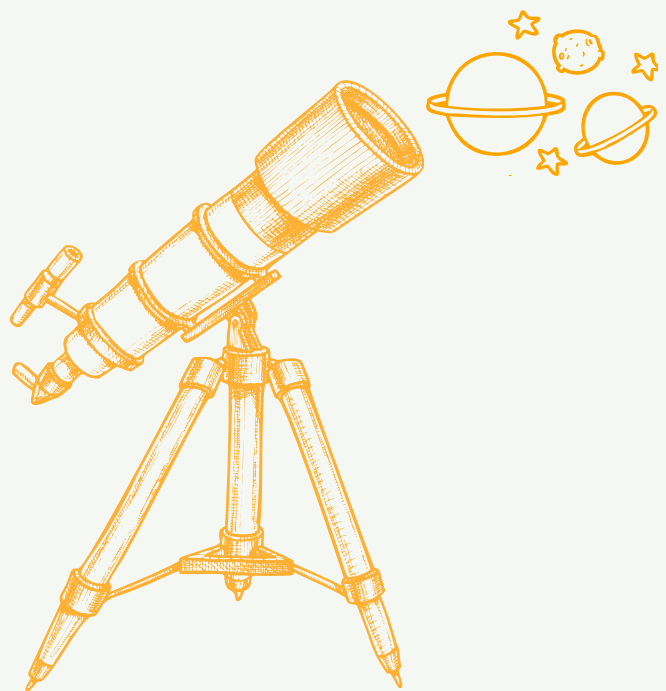
Bersih: transportasi yang menghasilkan emisi rendah

Efisien: Transportasi yang meminimalkan waktu tempuh dan biaya

Ramah Lingkungan: sistem transportasi yang bertujuan mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan

Nyaman: pelayanan dalam transportasi yang memberikan kenyamanan kepada pengguna

Inklusif: tersedia layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat



2.2 MISI

Dalam rangka mewujudkan visi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan, misi yang diemban adalah sebagai berikut :

- | | |
|---|--|
| 1 | Meningkatnya Penyiapan Kebijakan Adaptasi dan Mitigasi Perubahan Iklim dan Konservasi Energi Pada Sektor Transportasi |
| 2 | Meningkatnya Penyiapan Peningkatan Pelayanan Transportasi |
| 3 | Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan |

Misi 1 berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan sesuai tugas dan fungsi PPTB dalam upaya tata kelola lingkungan hidup sektor transportasi

Misi 2 berkaitan dengan upaya-upaya yang akan dilaksanakan sesuai tugas dan fungsi PPTB dalam upaya tata kelola peningkatan pelayanan transportasi terkait pelayanan publik, disabilitas dan inklusif

Misi 3 berkaitan dengan upaya-upaya mewujudkan Sekretariat Jenderal yang Melesat (menekankan pada kecepatan, efisiensi dan dampak besar dalam memberikan dukungan administrasi sesuai target pencapaian, akuntabel dan memanfaatkan kemajuan teknologi



2.3 TUJUAN PPTB

Tujuan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan sebagai representasi dari visi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan yang hendak dicapai untuk 5 (lima) tahun ke depan dari 2025 – 2029 adalah sebagai berikut



Mewujudkan sistem transportasi nasional yang efisien, aman, dan rendah emisi melalui peningkatan tata kelola dan pengendalian dampak lingkungan transportasi



Meningkatkan aksesibilitas dan inklusivitas layanan transportasi publik bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan dan penyandang disabilitas



Terwujudnya *Good Government* di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan



VISI, MISI DAN TUJUAN 2025-2029

	Renstra Kementerian Perhubungan	Renstra PPTB	Renstra Sekretariat Jenderal
Visi	Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045	Terwujudnya Penyelenggaraan Transportasi yang Bersih, Efisien, Ramah Lingkungan, Nyaman dan Inklusi	Terwujudnya Kualitas Tata Kelola Pemerintah yang Baik dalam mendukung Terwujudnya Transportasi Maju menuju Indonesia Emas 2045
Misi	1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan 2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yg berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru. 3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman. 4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan. 5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor-sektor ekonomi utama. 6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau. 7. Melanjutkan transformasi tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional. 8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.	1. Meningkatnya Penyiapan Kebijakan terkait Pengelolaan Dampak Lingkungan, Mitigasi dan Adaptasi Perubahan Iklim dan Konservasi Energi di Sektor Transportasi 2. Meningkatnya Penyiapan Peningkatan Pelayanan Transportasi 3. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	1. Meningkatkan kinerja layanan Dukungan Manajemen dan Teknis dalam Mendukung Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan 2. Mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang melayani dengan efisien bersinergi secara akuntabel berbasis teknologi
Tujuan	1. Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0) 2. Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.1) 3. Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas (T.2) 4. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan (T.3)	1. Mewujudkan sistem transportasi nasional yang efisien, aman, dan rendah emisi melalui peningkatan tata kelola dan pengendalian dampak lingkungan transportasi 2. Meningkatkan aksesibilitas dan inklusivitas layanan transportasi publik bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan dan penyandang disabilitas 3. Terwujudnya Good Government di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	1. Optimalnya Dukungan Teknis terhadap Peningkatan Kinerja Kementerian Perhubungan 2. Optimalnya Dukungan Manajemen terhadap Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan 3. Terwujudnya Good Government di Lingkungan Kementerian Perhubungan

2.4 SASARAN

2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2045 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045. Sesuai tugas dan fungsi PPTB yaitu Sasaran ke-5 intensitas emisi GRK menurun menuju *net zero emission*, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5% dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045



Intensitas Emisi GRK Menurun Menuju Net Zero Emission

Kegiatan	2025 <i>Baseline</i>	2045 (Target)
Penurunan Intensitas Emisi GRK (%)	38,6	93,5
Indeks Kualitas Lingkungan Hidup	76,49	83,00

Lebih detail untuk 17 (tujuh belas) Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045 (IE), dan Sasaran Pembangunan dan indikatornya yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan adalah sebagai berikut :

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi PPTB	Baseline 2025	Target 2045
M3 Transformasi Tata Kelola	IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif	26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
M5 Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	IE 17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	SN45 Penurunan Emisi GRK (%) a. Kumulatif B. Tahunan	28,12 36,65	51,51 80,98

2.4.2 Sasaran Strategis dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Kementerian Perhubungan 2025-2045

Sasaran dalam RPJP Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2045 mengacu pada Asta Cita Presiden dan Wakil Presiden 2025-2045 dengan 8 (delapan) Prioritas Nasional (PN). Peran strategis berdasarkan tugas dan fungsi PPTB dapat dijabarkan sebagai berikut :

Perspektif	Tujuan/Indikator Tujuan	Sasaran	Indikator Kinerja
Stakeholder Perspective (Externalities)	T.0 Terwujudnya Nilai Tambah Transportasi dalam Mendukung Pencapaian Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2029	SN45 Persentase Penurunan Emisi GRK	
Customer Perspective (Core Business)	T.1 Terwujudnya Transportasi Nasional yang Handal, Inklusif, dan Berdaya Saing	SS3 Meningkatnya Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS 3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Transportasi Nasional

2.4.3 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029

Sasaran dalam RPJMN Tahun 2025-2029 mengacu pada Asta Cita Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 dengan 8 (delapan) Prioritas Nasional (PN). Peran strategis Sekretariat Jenderal mendukung PN1, PN2 dan PN7, sedangkan berdasarkan tugas dan fungsi PPTB dapat dijabarkan sebagai berikut :

Level	Uraian		
Prioritas Nasional	PN2 Memantapkan Sistem Pertahanan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa melalui Swasembada Pangan, Energi, Air, Ekonomi Syariah, Ekonomi Digital, Ekonomi Hijau, Ekonomi Biru		
Sasaran Nasional/Program Prioritas	SPP02.19.01 Menurunnya Emisi GRK		
Indikator Sasaran Nasional	SIPP.03.19.01.01 Persentase Penurunan Emisi GRK (% Kumulatif)		
	Baseline 17,02 (2023)	Target 2025 18,37	Target 2029 21,12

2.4.4 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2045

Struktur Sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disusun dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran dari setiap Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan beserta dengan seluruh program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan.

Sesuai tugas dan fungsi PPTB adalah sebagai berikut :

Perspektif	Tujuan/Indikator Tujuan	Sasaran	Indikator Kinerja
Stakeholder Perspective (Externalities)	T.0 Terwujudnya Nilai Tambah Transportasi dalam Mendukung Pencapaian Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029	PN2 Persentase Penurunan Emisi GRK	
Customer Perspective (Core Business)	T.1 Terwujudnya Transportasi Nasional yang Handal, Inklusif, dan Berdaya Saing	SS2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS 2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

2.4.5 Sasaran Program Sekretariat Jenderal 2025-2029

Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal 2025-2029 berada pada level *Customer Perfective* yang dilaksanakan untuk mewujudkan peningkatan kinerja layanan dukungan manajemen dan teknis dalam mendukung transformasi tata kelola Kementerian Perhubungan (sesuai Misi 1 Sekretariat Jenderal 2025-2029) dan berada pada level *Internal Business Perspectives* dan *Learning and Growth Perspectives* yang dilaksanakan untuk mewujudkan organisasi Sekretariat Jenderal yang melayani dengan efisien bersinergi secara akuntabel berbasis teknologi (sesuai Misi 2 Sekretariat Jenderal 2025-2029).

Sesuai tugas dan fungsi PPTB adalah sebagai berikut :

Perspektif	Tujuan/Indikator Tujuan	Sasaran	Indikator Kinerja
Stakeholder Perspective (Externalities)	T.0 Terselenggaranya Penguatan Transportasi Tata Kelola dalam Mewujudkan Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif	PN2 Memantapkan Sistem Pertahanan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa	Persentase Penurunan Emisi GRK
Customer Perspective (Core Business)	T.1 Optimalisasi Dukungan Manajemen terhadap Transformasi Tata Kelola Kementerian Perhubungan T.2 Optimalisasi Dukungan Teknis terhadap Peningkatan Kinerja Kementerian Perhubungan	SP2 Meningkatnya Kinerja Dukungan Terhadap Substansi Kebijakan Kementerian Perhubungan	IKP9 Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Transportasi Berkelanjutan
Internal Business Process Perspective	T.3 Terwujudnya Good Government di Lingkungan Kementerian Perhubungan	SP4 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Dukungan Manajemen di Lingkungan Sekretariat Jenderal	SK3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan
Learning & Growth Perspective			

2.4.6 Sasaran Kegiatan PPTB 2025-2029

Sasaran Kegiatan (SK) Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan 2025-2029 berada pada level *Internal Business Perspectives* dan *Learning and Growth Perspectives* yang dilaksanakan untuk mewujudkan *Good Government* di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan.

Perspektif	Tujuan	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja
Learning & Growth Perspective	Mewujudkan sistem transportasi nasional yang efisien, aman, dan rendah emisi melalui peningkatan tata kelola dan pengendalian dampak lingkungan transportasi	SK1 Meningkatnya Penyiapan Kebijakan Adaptasi dan Mitigasi Perubahan Iklim dan Konservasi energi pada Sektor Transportasi	IKK1 Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca
			IKK2 Tingkat Pemenuhan Rencana Aksi Pelaksanaan Konservasi Energi pada Sektor Transportasi
	Meningkatkan aksesibilitas dan inklusivitas layanan transportasi publik bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan dan penyandang disabilitas	SK2 Meningkatnya Penyiapan Kebijakan Peningkatan Pelayanan Transportasi	IKK3 Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi
			IKK4 Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan
	Terwujudnya <i>Good Government</i> di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	SK3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	IKK5 Pengembangan Kompetensi
			IKK6 Tingkat Pemenuhan RAN P4GN di Lingkungan Kementerian Perhubungan
			IKK7 Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) PPTB
			IKK8 Nilai AKIP PPTB
			IKK9 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal PPTB
			IKK10 Terselenggaranya Layanan Perkantoran PPTB

2.4.7 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Strategis (SS) dan Sasaran Program (SP)

terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan dan Sasaran Program (SP) Sekretariat Jenderal yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

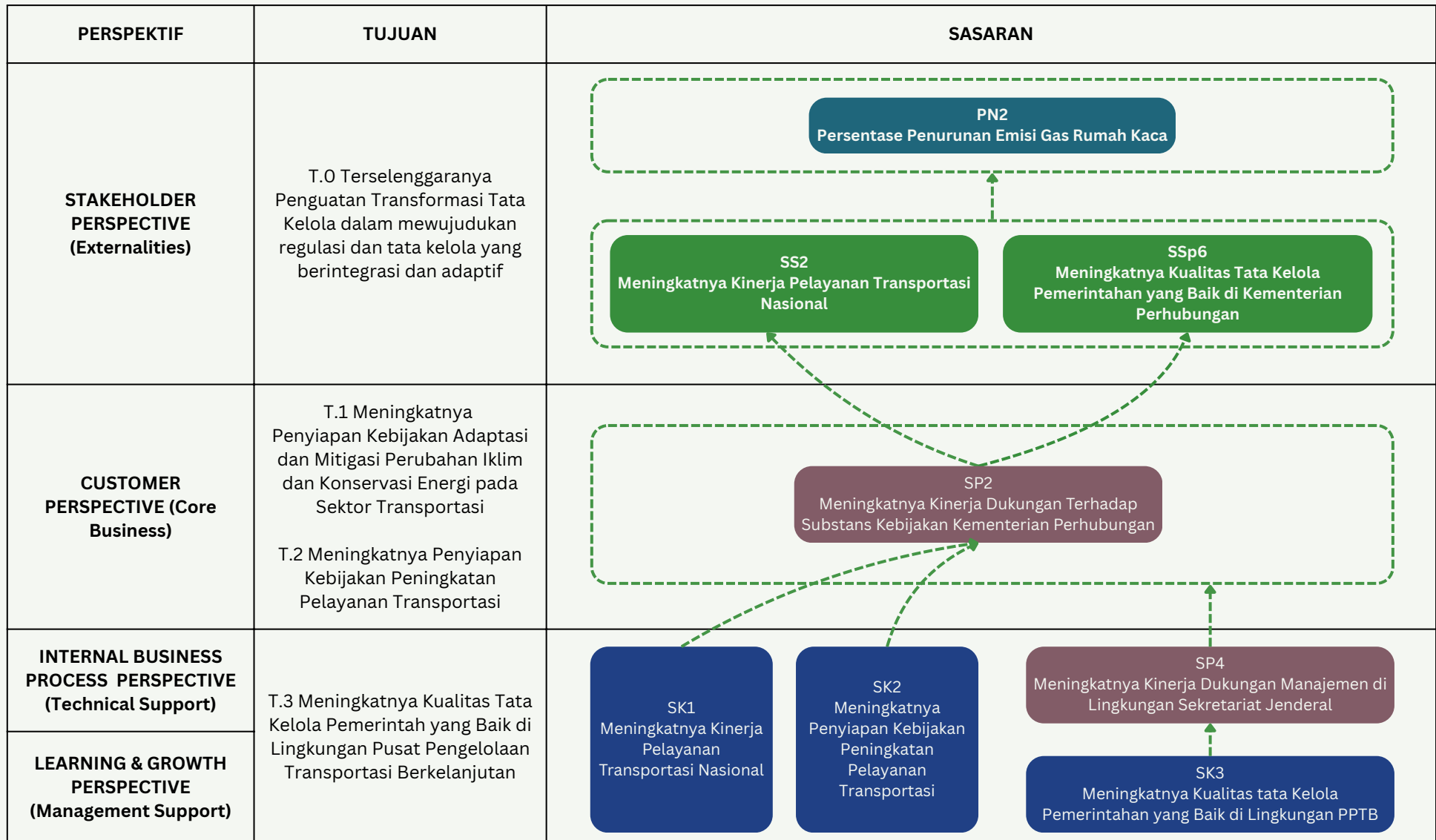
Sasaran Strategis/ Sasaran Program	Indikasi Risiko
SS 2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	• Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap operasional pelayanan transportasi; • Meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi; • Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi; • Tidak tersedianya fasilitas pendukung peningkatan kinerja pelayanan transportasi sesuai perkembangan kebutuhan; • Belum memadainya kompetensi SDM pelayanan transportasi.
SP Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	• Aspek transportasi berkelanjutan belum terintegrasi dalam penyusunan rencana induk (<i>master plan</i>) prasarana dan sarana transportasi yang dilakukan masing-masing subsektor dan kebijakan terkait lainnya; • Belum optimalnya perumusan kebijakan transportasi terhadap upaya konservasi energi, pemanfaatan energi baru terbarukan dan upaya mitigasi dan adaptasi perubahan iklim di sektor transportasi.

Kinerja pelayanan transportasi terkait kepuasan pengguna sangat tergantung dari aspek teknis dan operasional layanan transportasi.

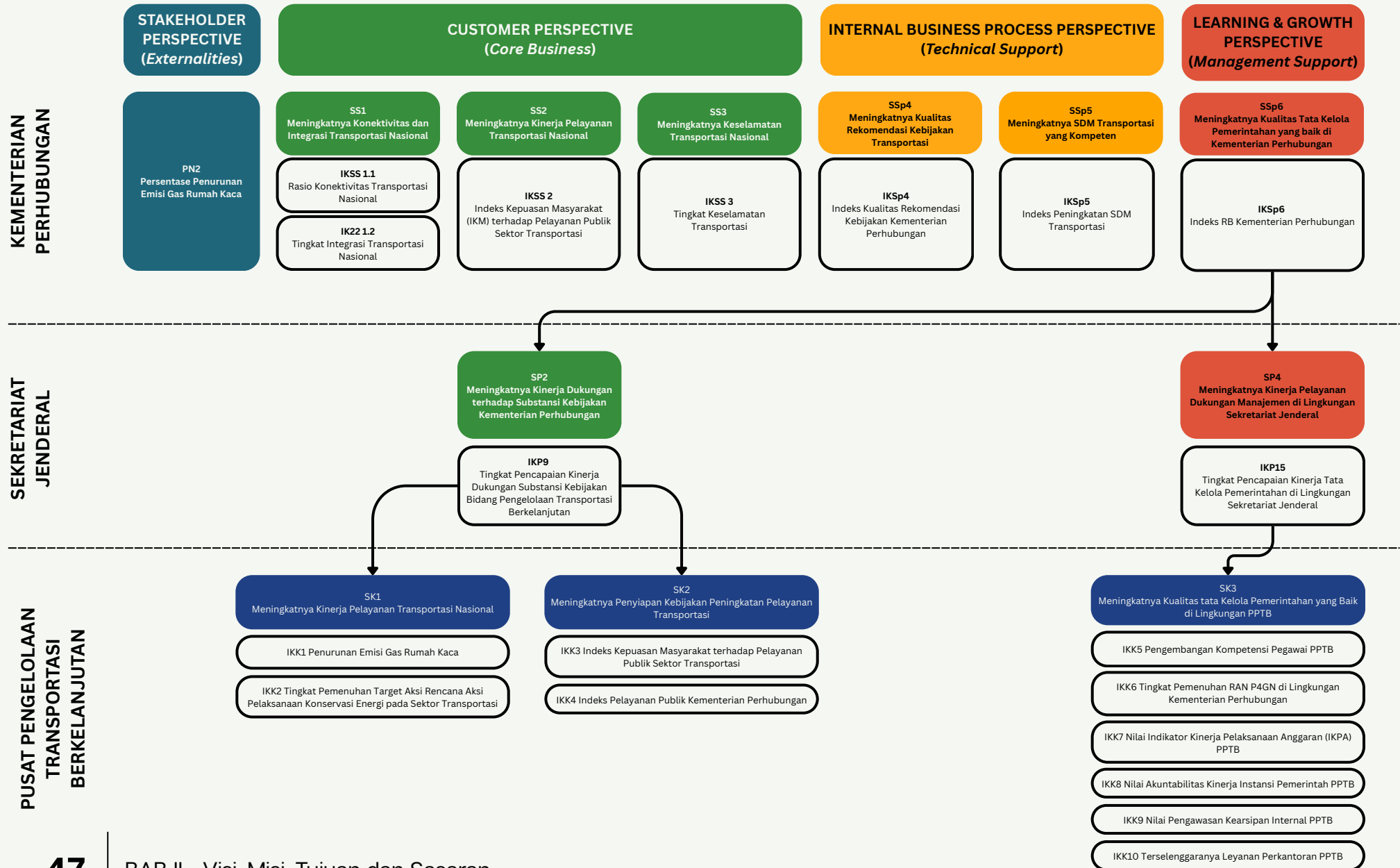
Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

- Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap operasional pelayanan transportasi, baik yang berasal dari aspek alam (cuaca, bencana) maupun aspek manusia, sarana, dan prasarana;
- Dalam kondisi perekonomian global yang tidak menentu terdapat potensi meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi;
- Pada sejumlah simpul/prasarana dan sarana angkutan yang tersedia saat ini (khususnya untuk angkutan perintis/DTPK) masih banyak yang belum memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) yang ditetapkan, baik yang berasal dari permasalahan tidak tersedianya fasilitas pendukung maupun aspek kompetensi SDM yang kurang memadai.

PETA STRATEGIS PPTB 2025-2029



CASCADING PPTB 2025-2029





BAB 3

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN



3.1 ARAH KEBIJAKAN & STRATEGI

3.1.1 Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

Pada beberapa butir berikut akan disampaikan Strategi Implementasi (SI) untuk setiap Arah Kebijakan (AK) kementerian Perhubungan 2025-2029.

Strategi Implementasi ini berisi indikasi program/kegiatan/project strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.

Arah Kebijakan	Uraian
Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar	1. Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu. 2. Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada daerah (program BTS). 3. Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA Commuter, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran. 4. Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (<i>customers satisfaction index</i>) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.
Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi	1. Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional. 2. Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang. 3. Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, <i>Airport Cargo-Village</i>, <i>Market Place Trucking</i>, dsb)

Arah Kebijakan	Uraian
Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan	1. Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang Playground (ruang bermain anak). 2. Penerapan GEDSI di bidang transportasi. 3. Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing. 4. Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus.
Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim	1. Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian. 2. Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target <i>net zero emission</i> melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayaran dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan. 3. Melanjutkan program biodiesel dan bio avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan Bio Diesel untuk Angkutan Jalan, pemanfaatan bio diesel untuk angkutan kereta api, program Implementasi Biodiesel international Maritime Organization (IMO) MEPC 82/INF.XX, XX July 2024 tentang Indonesia Biodiesel Program <i>Implementation to Reach Net Zero Emission</i> dan menjalankan dan <i>implementasi Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap</i>.

3.1.2 Arah Kebijakan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Arah kebijakan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025-2029 merupakan penjabaran dari arah kebijakan Kementerian Perhubungan dan Sekretariat Jenderal sebagaimana tertuang dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan Rencana Strategis Sekretariat Jenderal 2025-2029, yaitu pada Sasaran Program 3 (SP3) Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan Sekretariat Jenderal dengan Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan dan Transportasi yang Berkelanjutan.

Dengan memperhatikan visi, misi, tujuan, sasaran, serta hasil analisis SWOT yang telah dilakukan, PPTB menetapkan arah kebijakan sebagai berikut:

Arah Kebijakan	Uraian
Penguatan Tata Kelola Berkelanjutan	Kerangka kerja yang memastikan keputusan, regulasi dan implementasi program transportasi tidak hanya efisien, tetapi juga akuntabel, partisipatif, transparan, dan terintegrasi diseluruh dimensi keberlanjutan (ekonomi, sosial dan lingkungan) dalam jangka panjang
Transformasi Menuju Transportasi Rendah Emisi	Meningkatnya kualitas perencanaan transportasi yang lebih hemat energi, ramah lingkungan dan rendah emisi
Peningkatan Aksesibilitas dan Inklusifitas Transportasi	Memastikan bahwa sistem transportasi dapat dijangkau, digunakan, dan melayani semua lapisan masyarakat, terutama kelompok rentan seperti penyandang disabilitas (Difabel), lansia, anak-anak, dan wanita secara aman, nyaman, dan adil, tanpa meninggalkan dimensi lingkungan dan ekonomi.
Peningkatan Kolaborasi Multipihak	Meningkatnya kolaborasi antara pemerintah pusat, daerah, dunia usaha, akademisi, dan masyarakat dalam pengembangan kebijakan transportasi berkelanjutan
Peningkatan Kapasitas SDM dan Kelembagaan	Memperkuat kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) dan peran koordinatif serta fungsional PPTB dalam mendukung kebijakan nasional transportasi berkelanjutan

Arah Kebijakan	Uraian
Penguatan Sistem Data dan Informasi Transportasi	Membangun sistem perencanaan dan pengendalian berbasis data (<i>data-driven policy</i>) yang terintegrasi secara nasional serta berfungsi sebagai : 1. Data <i>Real-Time</i> dan <i>Big Data</i> untuk Efisiensi; 2. Integrasi Data Antara Moda (Multimoda) untuk Aksesibilitas; 3. Data Lingkungan dan Emisi untuk Akuntabilitas.
Perubahan Midset dan Budaya Kerja	Mendorong perubahan midset dalam internalisasi perubahan pola pikir, dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2023 tentang Aparatur Sipil Negara, bahwa karakter dan budaya kinerja Aparatur Sipil Negara agar lebih berintegritas, profesional, netral dan bebas intervensi politik, bersih serta bebas korupsi, kolusi dan nepotisme



3.1.3 Strategi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan

Dalam rangka mencapai arah kebijakan tersebut, strategi pelaksanaan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan pada periode 2025–2029 adalah sebagai berikut:

- 1 Pembinaan SDM transportasi dalam pelaksanaan pengelolaan dan pemantauan lingkungan hidup, pengelolaan energi, penurunan emisi gas rumah kaca (GRK), serta pelayanan transportasi
- 2 Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan kegiatan pengelolaan lingkungan hidup, pengelolaan energi, penurunan emisi GRK, dan pelayanan transportasi
- 3 Pelaksanaan kebijakan teknis terkait mitigasi perubahan iklim serta peningkatan kualitas pelayanan transportasi¹
- 4 Penyusunan mekanisme kelembagaan pelaporan rencana aksi penurunan emisi GRK dan pelayanan transportasi yang terintegrasi
- 5 Peningkatan pemanfaatan platform digital untuk pengukuran penurunan emisi GRK, Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM), dan Indeks Pelayanan Publik (IPP)
- 6 Pengembangan bank data (*data bank*) untuk memperbarui dan mempermudah proses pelaporan, serta meminimalkan temuan dari pihak eksternal
- 7 Pelaksanaan kompetensi, sertifikasi, dan pelatihan berkala guna meningkatkan kemampuan dan keterampilan SDM dalam bidang terkait
- 8 Penerapan teknologi digital terbaru dalam pengelolaan data arsip, data organisasi, dan data kepegawaian
- 9 Penguatan komitmen pimpinan dalam penerapan sistem manajemen risiko secara konsisten dan berkelanjutan
- 10 Pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan Manajemen Risiko secara berkala untuk memastikan efektivitas tata kelola
- 11 Pembinaan, monitoring, dan pendampingan terhadap kualitas kinerja dan pelaksanaan anggaran secara berkelanjutan

-
- | | |
|----|---|
| 12 | Pembinaan dan pendampingan pelaksanaan Rencana Aksi Nasional (RAN) P4GN, yaitu Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba di lingkungan Kementerian Perhubungan |
|----|---|
-
- | | |
|----|--|
| 13 | Mendorong perubahan mindset dalam internalisasi perubahan pola pikir, bahwa karakter dan budaya kinerja Aparatur Sipil Negara agar lebih berintegritas, profesional, netral dan bebas intervensi politik, bersih serta bebas korupsi, kolusi dan nepotisme |
|----|--|
-
- | | |
|----|--|
| 14 | Publikasi informasi secara terbuka terkait tata kelola lingkungan hidup dan pelayanan transportasi sebagai wujud transparansi dan akuntabilitas publik |
|----|--|
-



3.2 PENGARUSUTAMAAN

3.2.1 Pengarusutamaan GEDSI (Gender Equality, Disability, and Social Inclusion) Bidang Transportasi

Kebijakan Kementerian Perhubungan dalam pengarusutamaan GEDSI (*Gender Equality, Disability, and Social Inclusion*) di Bidang Transportasi adalah berpartisipasi aktif dan berkolaborasi untuk meningkatkan pemerataan akses transportasi bagi semua golongan baik terkait dengan jenis kelamin, hambatan fisik (disabilitas), maupun hambatan sosial (kemampuan ekonomi) dalam seluruh proses penyelenggaraan transportasi (mulai dari tahap perumusan regulasi dan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan pembangunan, pengoperasian layanan, hingga monitoring dan evaluasi).

Sebagai institusi strategis yang mengelola sektor transportasi nasional, Kementerian Perhubungan memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan bahwa kebijakan, program, dan pelayanan publik yang diberikan bersifat inklusif, setara, dan berkeadilan. Untuk itu, pengarusutamaan Gender, Disabilitas, dan Inklusi Sosial (GEDSI) menjadi bagian integral dalam proses perumusan, pelaksanaan, hingga evaluasi kebijakan transportasi nasional.

Visi Strategis GEDSI

Pengarusutamaan GEDSI di Kementerian Perhubungan bertujuan untuk mewujudkan sistem transportasi yang inklusif, aman, dan aksesibel bagi semua kelompok masyarakat, khususnya perempuan, penyandang disabilitas, anak-anak, lansia, serta kelompok rentan lainnya. Kebijakan ini mendukung agenda pembangunan berkelanjutan (SDGs), terutama Tujuan 5 (Kesetaraan Gender), Tujuan 10 (Mengurangi Ketimpangan), dan Tujuan 11 (Kota dan Permukiman yang Inklusif dan Aman).

Prinsip Dasar Strategis GEDSI

Prinsip Dasar	Uraian
Non-Diskriminasi	Setiap individu memiliki hak yang sama untuk mengakses layanan transportasi tanpa diskriminasi berdasarkan gender, disabilitas, usia, atau status sosial
Aksesibilitas	Infrastruktur, moda, dan layanan transportasi harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk penyandang disabilitas dan kelompok rentan
Partisipasi	Keterlibatan kelompok rentan dalam proses perencanaan, pengambilan keputusan, dan evaluasi kebijakan transportasi

Prinsip Dasar	Uraian
Akuntabilitas	Adanya mekanisme pengawasan, pelaporan, dan tindak lanjut terhadap implementasi GEDSI di seluruh sektor transportasi

Strategi Implementasi GEDSI

Strategi	Implementasi
Penguatan Implementasi Regulasi dan Kebijakan	Tantangan jangka panjang dalam penerapan prinsip GEDSI bukan pada kurangnya regulasi namun lebih kepada tingkat implementasi regulasi yang telah ada. Kementerian Perhubungan akan meningkatkan implementasi regulasi/kebijakan dan mengembangkan regulasi turunan yang mendukung pengarusutamaan GEDSI di sektor transportasi termasuk melakukan evaluasi terhadap kebijakan Standar Pelayanan Minimal. Melakukan penyusunan prosedur penanganan kekerasan seksual di sektor transportasi
Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM)	Melaksanakan pelatihan dan peningkatan kapasitas kompetensi bagi aparatur sipil negara di lingkungan Kementerian Perhubungan tentang perspektif GEDSI
Pembangunan Infrastruktur Inklusif	Menerapkan prinsip universal design dan menjadikan data kelompok rentan sebagai landasan utama dalam setiap tahap pembangunan sarana prasarana transportasi mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi, serta menggunakan tools seperti <i>Gender and Disability Inclusion Checklist</i> dan <i>Gender Equality and Disability Inclusion Assessment Matrix</i> pada proses assessment hasil pembangunan terhadap sarana dan prasarana transportasi. Menyediakan pedoman teknis penerapan GEDSI dalam proyek infrastruktur dan layanan transportasi
Kemitraan dan Kolaborasi	Mendorong pelaksanaan partisipasi bermakna dari penyandang disabilitas dengan melibatkan Tim Inklusi Disabilitas Kementerian Perhubungan untuk berpartisipasi dalam proses perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi sarana prasarana transportasi. Bekerja sama dengan kementerian/lembaga lain, pemerintah daerah, organisasi penyandang disabilitas, LSM, serta komunitas gender dan inklusi untuk memastikan pendekatan kolaboratif dalam pelaksanaan GEDSI

Strategi	Implementasi
Monitoring dan Evaluasi Berbasis Data	Menyusun sistem monitoring dan evaluasi yang mengukur dampak kebijakan transportasi terhadap kelompok rentan. Indikator yang bisa digunakan adalah persentase sarana/prasarana transportasi yang aksesibel terhadap kelompok rentan, persentase jumlah kelompok rentan yang terlayani, dan persentase pengaduan kekerasan seksual di sektor transportasi yang telah tertangani

Dengan menerapkan strategi implementasi tersebut diharapkan sektor transportasi menjadi **tidak hanya ramah kelompok rentan, tetapi juga digerakkan oleh kelompok rentan itu sendiri.**



3.2.2 Pengarusutamaan Pembangunan Rendah Karbon dan Berketahanan Iklim menuju Transportasi Berkelanjutan

Dalam menghadapi tantangan perubahan iklim dan penurunan kualitas lingkungan, pembangunan rendah karbon menjadi pendekatan strategis untuk mengurangi emisi gas rumah kaca (GRK), menjaga kualitas lingkungan, serta mendukung keberlanjutan jangka panjang. Sektor transportasi merupakan salah satu penyumbang signifikan emisi GRK, terutama akibat tingginya ketergantungan pada bahan bakar fosil. Namun di sisi lain, sektor ini juga berperan penting sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi karena mendukung mobilitas barang, jasa, dan manusia. Oleh karena itu, tantangan besar saat ini adalah membangun sistem transportasi yang tetap produktif secara ekonomi, namun sekaligus rendah emisi dan ramah lingkungan. Transformasi menuju transportasi berkelanjutan menjadi kunci untuk menyeimbangkan antara kebutuhan pembangunan dan perlindungan iklim.

Pengarusutamaan pembangunan rendah karbon dalam sektor transportasi berarti bahwa setiap kebijakan, perencanaan, dan pelaksanaan harus secara konsisten mengintegrasikan prinsip-prinsip ramah lingkungan dan strategi pengurangan emisi GRK. Sementara itu, pengarusutamaan pembangunan transportasi yang berketahanan iklim menekankan pentingnya memperhitungkan risiko dan dampak perubahan iklim dalam seluruh proses perencanaan, pembangunan, dan pengelolaan sistem transportasi. Artinya, infrastruktur transportasi harus mampu bertahan dan beradaptasi terhadap berbagai risiko iklim, seperti banjir, cuaca ekstrem, kenaikan permukaan air laut, dan suhu yang terus meningkat.

Upaya ini juga sejalan dengan komitmen global dan nasional untuk mencapai *Net Zero Emission* pada tahun 2060 atau lebih cepat, serta mendukung pencapaian *Sustainable Development Goals* (SDGs). Khususnya, SDG 13 (Aksi Iklim) yang mendorong langkah konkret mitigasi dan adaptasi perubahan iklim, termasuk pengarusutamaan pembangunan rendah karbon dan penguatan ketahanan iklim di sektor transportasi. Selain itu, juga berkaitan erat dengan SDG 7 (Energi Bersih dan Terjangkau), yang menekankan pentingnya pengembangan dan pemanfaatan energi terbarukan serta peningkatan efisiensi energi dalam sektor transportasi, guna mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil dan menekan emisi karbon secara signifikan.

Selain fokus pada pengurangan emisi dan peningkatan ketahanan iklim, pembangunan transportasi berkelanjutan juga harus memperhatikan upaya pencegahan pencemaran lingkungan dan pengelolaan dampaknya secara menyeluruh. Ini mencakup pengendalian polusi udara dari kendaraan, pengurangan kebisingan, pengelolaan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), serta penanganan sampah dan limbah padat maupun cair yang dihasilkan dari aktivitas transportasi, baik di darat, laut, maupun udara. Dengan pendekatan ini, sistem transportasi tidak hanya mendukung pertumbuhan ekonomi dan iklim yang tangguh, tetapi juga menjaga keberlanjutan lingkungan secara utuh.

1 Implementasi efisiensi energi dan percepatan transisi energi melalui pemanfaatan bahan bakar yang rendah karbon dan pemanfaatan energi baru dan terbarukan pada transportasi

Sektor transportasi merupakan salah satu konsumen energi terbesar di Indonesia, dengan mayoritas energinya masih bersumber dari bahan bakar fosil. Saat ini sektor transportasi mengkonsumsi sekitar 49% dari total konsumsi BBM nasional. Berbagai program yang berbasis pada pemberian insentif dan disinsentif akan dilakukan untuk mempercepat proses transisi energi di bidang transportasi dengan tujuan untuk mengurangi konsumsi BBM. Efisiensi energi dapat dicapai melalui peningkatan teknologi kendaraan, penerapan standar emisi dan konsumsi bahan bakar, serta optimalisasi sistem transportasi umum dan logistik. Di sisi lain, strategi utama untuk transisi energi transportasi akan didorong dan disiapkan melalui pemanfaatan bahan bakar rendah karbon dan pengembangan transportasi berbasis Listrik. Percepatan transisi energi di sektor transportasi darat salah satunya dengan dukungan untuk pemanfaatan kendaraan listrik, di sektor perkeretaapian melalui elektrifikasi jalur sedangkan di sektor transportasi udara dan laut upaya transisi energi akan diupayakan dengan tetap mengikuti ketentuan internasional yang dikeluarkan oleh ICAO dan IMO.

Efisiensi energi dan transisi energi pada transportasi tidak hanya akan berfokus pada penggunaan teknologi dan maupun bahan bakar rendah karbon, namun juga mencakup manajemen energi pada sarana transportasi seperti peremajaan sarana, pemeliharaan sarana secara rutin, pengoperasian yang efisien dan kontrol terhadap penggunaan bahan bakar. Sementara itu pada tingkat sistem transportasi, manajemen energi mencakup pengaturan rute yang optimal, integrasi moda transportasi, serta penggunaan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) untuk mengelola arus lalu lintas dan logistik. Sedangkan pada infrastruktur transportasi seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara yang didorong untuk direncanakan, dirancang dan dioperasikan dengan prinsip hemat energi melalui desain infrastruktur yang lebih hemat energi, penggunaan lampu LED, sistem ventilasi hemat energi, panel surya, dan sistem monitoring energi berbasis digital, hingga penggunaan tanaman peneduh bangunan ataupun landscape di halaman. Tidak hanya itu, bangunan yang berada dalam kepemilikan dan pengelolaan Kementerian Perhubungan pun harus dilakukan manajemen energi, sesuai amanat Peraturan Pemerintah No. 33 Tahun 2023 tentang Konservasi Energi dimana Pemerintah wajib melaksanakan konservasi energi melalui manajemen energi pada sarana dan prasarana atau fasilitas yang dimiliki oleh Pemerintah dan dibiayai oleh APBN. Dengan demikian, efisiensi energi dan transisi energi di sektor transportasi menjadi lebih terarah, terukur, dan berkelanjutan

2 Implementasi Aksi Mitigasi Perubahan iklim melalui Perencanaan Pembangunan rendah karbon

Melakukan efisiensi energi dan transisi energi di sektor transportasi merupakan langkah krusial yang juga sejalan dengan upaya pengurangan emisi gas rumah kaca (GRK). Berbagai upaya Kementerian Perhubungan dan pemangku kepentingan terkait dalam menurunkan emisi GRK secara umum dilakukan bersesuaian dengan komitmen nasional terkait dengan perubahan iklim dalam dokumen *Enhanced Nationally Determined Contribution* (ENDC) 2030, peta jalan aksi mitigasi nasional ENDC 2030, Perpres 98 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca dalam Pembangunan Nasional dan akan dilaksanakan sesuai arahan dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 8 Tahun 2023 tentang Penetapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi untuk Pencapaian Target Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional serta peta jalan yang akan disiapkan untuk sektor transportasi.

Prinsip ASI (*Avoid, Shift, Improve*) merupakan pendekatan strategis dalam mengurangi emisi gas rumah kaca dari sektor transportasi. *Avoid* bertujuan mengurangi kebutuhan perjalanan yang tidak efisien melalui perencanaan tata ruang dan integrasi transportasi. *Shift* mendorong peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi berbasis fosil ke moda transportasi yang lebih ramah lingkungan seperti angkutan massal, Sementara itu, *Improve* fokus pada peningkatan efisiensi dan teknologi, termasuk penggunaan kendaraan rendah emisi dan berbasis energi terbarukan.

Salah satu kebijakan prioritas nasional yang juga menjadi aksi mitigasi yang strategis pada sub sektor transportasi darat dan perkeretaapian adalah pengembangan dan operasional sistem angkutan umum massal perkotaan. Selain itu beberapa aksi mitigasi juga berkaitan dukungan kebijakan terhadap pemanfaatan bahan bakar rendah karbon dan penerapan listrik, peningkatan angkutan penumpang barang berbasis rel.

Beberapa kebijakan aksi mitigasi sub sektor laut diantaranya dengan dukungan kebijakan dan/atau pemanfaatan bahan bakar rendah karbon, manajemen efisiensi energi pada kapal, implementasi *Onshore Power Supply* (OPS), elektrifikasi peralatan di pelabuhan dan upaya efisiensi energi di pelabuhan lainnya. Sedangkan pada sub sektor transportasi udara kebijakan mencakup dukungan kebijakan dan/atau implementasi pada kegiatan peremajaan angkutan udara, efisiensi operasional dan perawatan pesawat, pemanfaatan *Sustainable Aviation Fuel*, Peningkatan *Air Traffic Management System and Operations*, dan penerapan efisiensi energi di bandar udara.

3 **Perencanaan Pembangunan transportasi yang mempertimbangkan daya dukung dan daya tampung lingkungan serta keanekaragaman hayati**

Perencanaan pembangunan transportasi di Kementerian Perhubungan akan menempatkan daya dukung dan daya tampung lingkungan sebagai pertimbangan utama. Pendekatan baru ini sejalan dengan kebijakan pemerintah menetapkan ambang batas kemampuan alam atau D3TLH (Daya Dukung dan Daya Tampung Lingkungan Hidup) sebagai acuan pembangunan. Artinya, setiap proyek infrastruktur transportasi tidak hanya dinilai dari potensi ekonomi semata, tetapi juga harus selaras dengan kapasitas lingkungan yang tersedia. Pendekatan D3TLH mencakup lima elemen utama antara lain: air, lahan, laut, udara, dan keanekaragaman hayati, sehingga perencanaan transportasi nasional wajib menjaga kelangsungan ekosistem tersebut. Dengan demikian, Renstra Kemenhub mengedepankan prinsip pembangunan berkelanjutan untuk memastikan kegiatan transportasi tidak melampaui kemampuan alam dan justru memperkuat daya dukung lingkungan.

Dalam proses perencanaan pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi baik transportasi darat (terminal, pelabuhan penyeberangan, UPPKB), transportasi laut (pelabuhan laut), transportasi udara (bandar udara), maupun perkeretaapian (jalur dan stasiun kereta api) selalu didahului dengan kajian dokumen lingkungan hidup yang terintegrasi dengan Analisis dampak lalu lintas (Andalalin terintegrasi dengan AMDAL) untuk memastikan bahwa pembangunan prasarana transportasi darat telah sesuai dengan tata ruang, kelestarian lingkungan dan keanekaragaman hayati.

Dalam moda transportasi darat, pengembangan transportasi darat diarahkan pada pemanfaatan ruang yang efisien, menghindari alih fungsi lahan produktif, serta mendukung sistem transportasi massal rendah emisi. Daya dukung dipertahankan dengan menjaga kualitas air, udara dan kebisingan di bawah baku mutu, sementara daya tampung dijaga melalui pembatasan volume kendaraan dan pengendalian emisi/polusi di kawasan padat penduduk. Selain itu, pendanaan hijau (*green financing*) juga didorong untuk proyek-proyek transportasi darat, misalnya penerbitan obligasi hijau yang digunakan untuk membiayai proyek angkutan umum massal ramah lingkungan. Dengan cara ini, moda transportasi darat diharapkan memberikan layanan optimal tanpa mengorbankan kualitas lingkungan sekitar.

Pada moda transportasi laut, pembangunan pelabuhan dan jalur pelayaran mempertimbangkan ekosistem pesisir dan laut agar tidak melebihi daya dukung perairan. Lokasi pelabuhan ditetapkan dengan menghindari kawasan sensitif seperti terumbu karang, mangrove, dan padang lamun. Kapasitas pelabuhan disesuaikan dengan daya tampung lingkungan perairan untuk mengelola limbah kapal dan aktivitas bongkar muat tanpa mencemari laut.

Kajian *carrying capacity* juga akan didorong untuk mencegah terjadinya sedimentasi, tumpahan minyak, dan gangguan terhadap keanekaragaman hayati. Selain itu, penekanan aspek keberlanjutan juga diwujudkan melalui program *Green Shipping* dan pengembangan pelabuhan ramah lingkungan (*Green Port/Ecoport*).

Perlindungan sumber daya alam dengan menjaga hutan di sekitar area pelabuhan hingga konservasi mangrove dan terumbu karang di proyek pelabuhan juga menjadi bagian dari strategi agar transportasi tidak merusak keanekaragaman hayati. Langkah-langkah ini ditujukan untuk melindungi ekosistem pesisir dan laut Indonesia.

Di sektor transportasi udara, pembangunan bandara dan jalur udara diarahkan untuk mempertimbangkan batasan kebisingan, kualitas udara, dan pemanfaatan lahan. Lokasi bandara ditentukan dengan mempertimbangkan jarak aman dari kawasan permukiman padat untuk menjaga kualitas hidup masyarakat. Kapasitas operasional bandara diatur agar emisi pesawat, limbah padat dan cair, serta tingkat kebisingan tidak melebihi baku mutu lingkungan. Sistem *noise contour mapping* dan *air quality modeling* juga didorong untuk digunakan sebagai acuan perencanaan daya dukung dan daya tampung lingkungan area bandara. Selain itu, upaya memperkuat aspek keberlanjutan juga dilaksanakan melalui penerapan konsep *green/eco airport* serta *green aviation*.

Pada moda perkeretaapian, perencanaan jalur kereta baru dan modernisasi prasarana mempertimbangkan kelestarian ekosistem darat dan kapasitas penyerapan dampak oleh lingkungan. Jalur kereta diupayakan meminimalkan pembukaan hutan dan lahan kritis, serta menghindari kawasan lindung. Stasiun dan depo dirancang dengan sistem pengelolaan limbah yang sesuai daya tampung air tanah dan drainase setempat. Selain itu didorong juga untuk dilakukan analisis daya dukung untuk menentukan frekuensi operasional kereta dan jenis teknologi penggerak yang paling ramah lingkungan. Lebih lanjut, Kemenhub juga mendorong pengembangan jalur kereta pada proyek kereta api melalui mekanisme pembiayaan hijau (*green sukuk*), sehingga investasi besar untuk infrastruktur rel (termasuk subsidi tarif agar terjangkau) dapat terintegrasi dengan tujuan pembangunan berkelanjutan.

4 **Perencanaan Pembangunan infrastruktur transportasi yang berketahanan iklim**

Perencanaan pembangunan infrastruktur transportasi yang berketahanan iklim menjadi hal krusial dalam menghadapi tantangan perubahan iklim yang semakin nyata. Infrastruktur transportasi seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara dan fasilitas lainnya perlu dirancang dan dibangun dengan memperhatikan risiko iklim yang dapat mengancam fungsi dan keselamatannya, seperti banjir, gelombang pasang, suhu ekstrem, serta cuaca buruk yang meningkat frekuensinya.

Pendekatan berketahanan iklim ini melibatkan analisis risiko dan kerentanan iklim sejak tahap perencanaan, pemilihan material dan teknologi yang tahan terhadap kondisi ekstrem, serta penerapan standar konstruksi yang adaptif dan fleksibel. Agar penyediaan sarana, prasarana, dan layanan transportasi lebih adaptif terhadap dampak perubahan iklim (khususnya cuaca ekstrem) diperlukan adanya penyesuaian dalam standar teknis serta standar operasional prosedur dalam bidang transportasi.

5 Pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan akibat aktivitas transportasi

Perencanaan dan pelaksanaan pembangunan sarana serta prasarana transportasi harus mengutamakan pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan sebagai bagian tak terpisahkan dari strategi nasional. Prinsip ini selaras dengan pendekatan daya dukung dan daya tampung lingkungan yang menjadi acuan bagi pengambilan keputusan perencanaan infrastruktur, sehingga setiap investasi dan intervensi teknis dievaluasi tidak hanya dari aspek fungsi dan ekonomi tetapi juga batas kemampuan lingkungan untuk menyerap dampak tanpa mengalami degradasi. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, Renstra Kementerian Perhubungan menetapkan kebijakan yang mengarahkan modernisasi sarana dan prasarana menuju solusi rendah emisi, efisiensi energi, pengelolaan limbah yang terintegrasi, serta penerapan teknologi pencegahan pencemaran.

Pada transportasi darat, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan diarahkan melalui modernisasi sarana (armada) dan prasarana (terminal, pelabuhan penyeberangan). Penggantian armada angkutan umum massal ke bus listrik atau bahan bakar rendah emisi, rancangan terminal yang hemat energi dan terintegrasi pengelolaan limbahnya, Pengetatan standar emisi EURO-4/Euro-5 untuk kendaraan baru, penerapan standar emisi dan uji emisi berkala merupakan langkah prioritas. Dalam perencanaan prasarana transportasi jalan, kajian dokumen lingkungan hidup (AMDAL) harus memperhitungkan ambang batas kualitas udara, kebisingan, serta kapasitas drainase untuk menghindari pencemaran udara, limpasan air dan erosi.

Pada transportasi laut, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan berfokus pada pembangunan pelabuhan dan modernisasi kapal. Prasarana pelabuhan diarahkan untuk dilengkapi sistem penerimaan dan pengolahan limbah kapal (reception facilities), dan fasilitas penanggulangan tumpahan minyak. Untuk sarana akan didorong dengan pelaksanaan retrofit kapal, pemanfaatan teknologi efisiensi hull/propulsi untuk mengurangi emisi/polusi dan limbah operasional, instalasi ballast water treatment serta peningkatan upaya pengawasan pembuangan limbah dari kapal.

Dalam transportasi udara, upaya pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan diarahkan pada desain bandara yang efisien energi dan sumber daya; serta modernisasi sarana pendukung yang mengurangi emisi/polusi. Bandar udara didorong untuk melaksanakan pengelolaan limbah cair dengan Instalasi Pengelolaan Air Limbah (IPAL), pengelolaan limbah padat yang memenuhi standar lingkungan/peraturan perundang-undangan, sistem manajemen kebisingan (*noise contour mapping*), manajemen kualitas udara dan air serta efisiensi sistem pencahayaan dan sistem pendingin udara. Untuk sarana transportasi udara (pesawat), pengurangan dampak lingkungan didorong dengan penggunaan teknologi pesawat hemat energi dan rendah emisi/polusi, Pemanfaatan teknologi *low-noise engine* untuk mengurangi kebisingan serta efisiensi operasional penerbangan (misal: *continuous descent approach*, *optimasi rute*).

Pada perkeretaapian, pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak dilaksanakan melalui modernisasi lokomotif dan rangkaian kereta, penggunaan material ramah lingkungan pada pembangunan kereta baru, desain depo dan stasiun yang mengakomodir pengelolaan limbah baik padat maupun cair. Prasarana rel dirancang dengan mempertimbangkan drainase, stabilitas tanah, dan pengendalian polutan dari bahan perawatan (oli, pelumas) untuk mencegah kontaminasi tanah dan badan air.

Selain pada sarana dan prasarana transportasi, upaya pengurangan dampak lingkungan juga akan didorong dari aktivitas perkantoran ramah lingkungan yang dilakukan oleh jajaran Kementerian Perhubungan sebagai bentuk komitmen regulator dalam penerapan kegiatan yang ramah lingkungan. Pelaksanaan prinsip 3R (Reduce, Reuse, Recycle) dalam operasional pelayanan maupun perkantoran di Kementerian Perhubungan akan menjadi wujud utama komitmen dari seluruh jajaran baik di Pusat maupun UPT dalam mendukung pembangunan yang berkelanjutan. Upaya tersebut diantaranya akan dilakukan melalui pengurangan penggunaan energi, ATK, dan bahan/material baik melalui efisiensi ataupun penggunaan kembali, termasuk melalui kampanye untuk mendukung penerapan ekonomi sirkular di sektor transportasi.

Pencegahan pencemaran dan pengurangan dampak lingkungan bukan menjadi tugas teknis semata, melainkan perlu upaya lintas-sektor yang memerlukan sinergi dengan Kementerian/Lembaga terkait (KLHK, Bappenas, Kementerian Keuangan), pemerintah daerah, pelaku usaha dan masyarakat. Implementasi kebijakan ini harus dibarengi dengan sinergi dan kolaborasi dengan stakeholder terkait, penguatan kapasitas SDM, serta mekanisme insentif dan sanksi yang jelas untuk menjamin kepatuhan dan keberlanjutan.

3.3 KERANGKA REGULASI

3.3.1 Kebutuhan Penguatan Regulasi Bidang Transportasi Tahun 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi PPTB

Pengaturan Pendukung Transformasi sektor Transportasi untuk mendorong terjadinya adaptasi dan mitigasi atas perkembangan teknologi, dampak perubahan iklim, serta prinsip, melalui Pembaruan standar teknis mendukung pengarusutamaan GEDSI dan Perubahan Iklim, Pengaturan Angkutan Multimoda, MAAS (*Mobility As A Service*), Peraturan pendukung pelaksanaan Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca, Penyederhanaan/ Integrasi Sistem Informasi dan Komunikasi, Pengaturan terkait Integrasi pengelolaan Logistik Nasional.



1 Regulasi Pendukung Penyelenggaraan Sistem Transportasi Nasional yang Terintegrasi (UU Sistranas/Sistranalognas)

Saat ini, belum ada Undang-Undang yang mengatur penyelenggaraan transportasi secara terintegrasi (UU masih ditetapkan untuk masing-masing moda LLAJ, Perkeretaapian, Pelayaran, dan Penerbangan). Meskipun dalam UU masing-masing moda disebutkan adanya keharusan untuk mempertimbangkan keterpaduan antar moda transportasi, tetapi pelaksanaannya masih belum mencapai teknis operasional di lapangan.

Dalam UU Sistranas/Sistranalognas antara lain akan dimuat substansi pengaturan tentang:

- Pendefinisian tentang Sistem Transportasi Nasional yang terintegrasi secara antarmoda, multimoda, lintas sektor, lintas kewenangan, dan antar wilayah.

- Arahan kelembagaan yang menjadi agregator dan integrator kebijakan penyelenggaraan transportasi lintas sektor dan lintas kewenangan.
- Tujuan dan sasaran penyelenggaraan sistem transportasi nasional yang terintegrasi, berikut dengan indikator keberhasilan perwujudan integrasi transportasi dalam skala simpul, kawasan, perkotaan (termasuk aglomerasi/metropolitan, wilayah administrasi Nasional/Provinsi/Kabupaten/Kota, dalam pulau, antar pulau, hingga antar negara.
- Konsep teknis penyelenggaraan integrasi lintas kewenangan dalam mewujudkan keselamatan, keamanan, konektivitas dan pelayanan transportasi yang memenuhi standar teknis dan standar pelayanan yang ditetapkan.
- Pengelolaan data sistem transportasi yang terintegrasi lintas stakeholders sebagai alat bantu pengambilan keputusan dalam perumusan kebijakan penyelenggaraan maupun teknis operasional di lapangan.

2 Regulasi Pendukung Transportasi Publik sebagai Bagian dari Pelayanan Dasar

UU sektor transportasi yang ditetapkan pada periode Tahun 2004-2010 sebagai hasil reformasi, mendorong pelibatan swasta dan pemda dalam penyelenggaraan sektor transportasi. Undang-undang tersebut telah memberikan kemajuan dalam pola kelembagaan dan pendanaan transportasi yang lebih terbuka. Namun demikian, sampai saat ini masih terjadi defisit penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di kawasan perkotaan maupun antarwilayah, merupakan dampak terbatasnya dukungan pendanaan bagi pembangunan sektor transportasi. Hal ini dikarenakan belum adanya konsentrasi pendanaan pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah dalam penyediaan prasarana dan pelayanan transportasi, karena sesuai UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tidak menempatkan transportasi sebagai bagian dari urusan wajib yang terkait dengan pelayanan dasar.

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

3.3.2 Kebutuhan Penguatan Regulasi Tahun 2025-2029 pada PPTB

Kerangka regulasi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan disusun sebagai upaya memperkuat dasar hukum, memperjelas arah pelaksanaan kebijakan, serta memastikan sinkronisasi antar peraturan dalam mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan, aman, inklusif dan ramah lingkungan.

Terdapat 5 (lima) usulan arah kerangka regulasi dan/atau kebutuhan regulasi yang terdiri dari 2 revisi KM, 1 Revisi PM, 1 KM baru dan 1 PM baru, dengan rincian sebagai berikut:

Kerangka/Kebutuhan Regulasi	Urgensi Regulasi	Unit Terkait/Institusi	Target
Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus 	Usulan Revisi meliputi : 1. Disesuaikan dengan aturan turunan dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. 2. Perlu menambahkan dimensi ukuran dari fasilitas aksesibilitas untuk dijadikan pedoman bagi operator transportasi dalam menyediakan aksesibilitas pada sarana dan prasarana transportasi	1. Seluruh unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan 2. Seluruh penyediaan sarana dan prasarana transportasi 3. Kementerian terkait : Kementerian PAN-RB/Kementerian Sosial, Kementerian PPPA dan Kementerian Koordinator PMK	2025-2026

Kerangka/Kebutuhan Regulasi	Urgensi Regulasi	Unit Terkait/Institusi	Target
Keputusan Menteri Perhubungan tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat di Lingkungan Kementerian Perhubungan 	Peraturan yang ada saat ini adalah Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik, telah mengatur secara umum metode pelaksanaan SKM. Namun untuk pelaksanaan SKM adanya penyesuaian dan penyeragaman terkait dengan hal-hal sebagai berikut : 1. Unsur-unsur yang digunakan termasuk dengan pertanyaan yang akan digunakan pada masing-masing unit pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan. 2. Jumlah sampel yang diambil dalam pelaksanaan SKM. 3. Pelaporan dan Publikasi hasil SKM secara elektronik. 4. Tindak lanjut pelaksanaan rekomendasi dalam SKM secara elektronik. 5. Tugas Koordinator dan Unit Kerja dalam pelaksanaan SKM	Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan meliputi : 1. Sekretariat Jenderal 2. Ditjen Perhubungan Darat 3. Ditjen Perhubungan Laut 4. Ditjen Perhubungan Udara 5. Ditjen Perkeretaapian 6. Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda 7. BPSDM Perhubungan 8. Badan Kebijakan Transportasi Kementerian terkait : Kementerian ESDM dan Kementerian LH	2025-2026

Kerangka/Kebutuhan Regulasi	Urgensi Regulasi	Unit Terkait/Institusi	Target
Instruksi Menteri tentang Rencana aksi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkotika dan Prekursor Narkotika di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 	Peraturan saat ini adalah Instruksi Presiden Nomor 2 Tahun 2020 tentang Rencana aksi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkotika dan Prekursor Narkotika Tahun 2020-2024 dan Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM 3 Tahun 2020 tentang Rencana aksi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkotika dan Prekursor Narkotika di Lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024. Usulan Instruksi Menteri Perhubungan dimaksud dalam rangka menindaklanjuti konsep Instruksi Presiden tentang Rencana aksi Nasional Pencegahan dan Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkotika dan Prekursor Narkotika Tahun 2025-2029.	Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan meliputi : 1. Sekretariat Jenderal 2. Ditjen Perhubungan Darat 3. Ditjen Perhubungan Laut 4. Ditjen Perhubungan Udara 5. Ditjen Perkeretaapian 6. Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda 7. BPSDM Perhubungan 8. Badan Kebijakan Transportasi Instansi terkait : Badan Narkotika Nasional	2025-2026

Kerangka/Kebutuhan Regulasi	Urgensi Regulasi	Unit Terkait/Institusi	Target
Keputusan Menteri Perhubungan tentang Rencana Aksi Mitigasi Penurunan Emisi GRK dalam mendukung ENDC dan SNDC Sektor Transportasi 	Perlunya revisi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 8 Tahun 2023 tentang Penerapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi Untuk Pencapaian Target Kontribusi Nasional, KM ini akan diperbaharui dengan KM yang memuat detail rencana aksi, indikator dan target penurunan emisi di sektor transportasi.	Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan meliputi : 1. Sekretariat Jenderal 2. Ditjen Perhubungan Darat 3. Ditjen Perhubungan Laut 4. Ditjen Perhubungan Udara 5. Ditjen Perkeretaapian 6. Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda 7. BPSDM Perhubungan 8. Badan Kebijakan Transportasi Kementerian terkait : Kementerian ESDM dan Kementerian LH	2027-2029
Revisi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP PHB 34 Tahun 2024 tentang Pembentukan Tim Pelaksanaan, Pemantauan dan Pelaporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca dan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim di Kementerian Perhubungan setiap 2 (dua) Tahun sekali.	Secara periodik direvisi tiap 2 tahun sekali untuk menyesuaikan rencana aksi terhadap pelaporan inventarisasi Gas Rumah Kaca dan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim	Unit Kerja Eselon I di Lingkungan Kementerian Perhubungan meliputi : 1. Sekretariat Jenderal 2. Ditjen Perhubungan Darat 3. Ditjen Perhubungan Laut 4. Ditjen Perhubungan Udara 5. Ditjen Perkeretaapian 6. Ditjen Integrasi Transportasi dan Multimoda 7. BPSDM Perhubungan 8. Badan Kebijakan Transportasi Kementerian terkait : Kementerian ESDM dan Kementerian LH	2026 - 2029

3.4 KERANGKA KELEMBAGAAN

Untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan tugas organisasi, perlu dilakukan evaluasi terhadap struktur organisasi, tugas dan fungsi, maupun besaran organisasi yang telah ada.

Evaluasi	Uraian
Evaluasi Birokrasi	Evaluasi dilakukan pada struktur organisasi untuk memastikan apakah struktur organisasi sudah efektif dan efisien, sudah tepat fungsi dan sasaran. Setelah evaluasi dapat mengurangi redundansi dalam pengambilan keputusan dan mempercepat proses administratif. Selain hal tersebut, penyatuan unit-unit ini dapat meningkatkan fungsi koordinasi antara pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam perancangan kebijakan dan implementasi operasional, sehingga dapat mengurangi hambatan eksternal maupun internal
Pemenuhan Tujuan Strategis	Evaluasi ini dilakukan untuk penyelarasan visi dan strategi dalam mengembangkan sistem transportasi yang lebih berkelanjutan dan dapat mencapai tujuan jangka panjang Kementerian secara lebih efektif dan efisien
Optimalisasi Sumber Daya	Evaluasi pemanfaatan sumber daya, baik sarana prasarana maupun SDM yang ada dengan lebih efisien, baik itu dalam bentuk tenaga kerja, keuangan, penggunaan teknologi
Peningkatan Adaptasi dan Resiliensi	dapat mendukung pembangunan sistem transportasi yang lebih adaptif dan tahan terhadap perubahan politik, ekonomi, maupun lingkungan yang semakin relevan di tengah tantangan global
Memperkuat Fungsi Monitoring dan Evaluasi	evaluasi ini dapat memperkuat fungsi unit organisasi, serta untuk menentukan apakah kebijakan yang diimplementasikan berjalan efektif dan efisien

Berdasarkan pertimbangan tersebut maka kerangka kelembagaan pada Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan adalah

Penguatan tugas dan fungsi dalam mendukung pengarusutamaan pembangunan transportasi nasional berkaitan dengan Gender dan Inklusi, SDGs, Pembangunan Rendah Karbon dan Pembangunan Berketahanan Iklim

3.5 MANAJEMEN RISIKO

Dalam rangka mencapai target kinerja organisasi secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko yang pelaksanaannya lebih lanjut mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan mempertimbangkan Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas terkait penetapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Lintas Sektor dalam RKP.

Berikut merupakan identifikasi awal risiko utama dan rencana tindak lanjut pengendalian yang menjadi tanggung jawab dan sesuai dengan tugas fungsi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan :

Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko
Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap operasional pelayanan transportasi	1. Peningkatan koordinasi dengan K/L terkait (khususnya BMKG, BPNPB, dan Basarnas) dalam penanggulangan dampak bencana dan perubahan iklim terhadap pelayanan transportasi 2. Peningkatan efektivitas pemantauan terhadap pelaksanaan SOP pelayanan transportasi pada UPT Kementerian Perhubungan 3. Peningkatan pemeliharaan dan optimalisasi aset 4. Pemenuhan standar teknis pelayanan sarana dan prasarana 5. Peningkatan kondisi prasarana/sarana transportasi sesuai standar 6. Peningkatan kompetensi SDM yang memberikan pelayanan transportasi 7. Pemanfaatan teknologi informasi dalam peningkatan kehandalan pengawasan operasional/ pelayanan transportasi
Meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi	1. Penyusunan prioritas penyediaan layanan transportasi untuk mengantisipasi adanya perubahan kebijakan dan keterbatasan anggaran dalam penyediaan layanan transportasi 2. Peningkatan efisiensi investasi dan operasional pelayanan melalui optimalisasi pemanfaatan sumber daya 3. Penerapan pembiayaan berbasis risiko untuk menjamin kelangsungan investasi dan operasional dalam rangka menyediakan pelayanan transportasi 4. Peningkatan penerapan pola buy the service (BTS) dan kontrak jangka panjang terhadap jenis layanan transportasi yang diberikan subsidi oleh Pemerintah 5. Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi berkala melalui monitoring yang ketat terhadap realisasi anggaran dan output kegiatan penyediaan layanan transportasi yang didanai Pemerintah

Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko
Belum terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi	1. Optimalisasi penyediaan fasilitas pelayanan sesuai standar pada prasarana dan sarana angkutan (baik untuk layanan angkutan komersil maupun perintis/PSO) 2. Pengembangan dashboard pemantauan realisasi SPM dan integrasi ke aplikasi/ dashboard tiap sektoral/ terpusat 3. Pemberian insentif fiskal atau penghargaan kepada UPT maupun operator yang memenuhi SPM sesuai ketentuan yang berlaku secara konsisten 4. Pemberian sanksi terhadap operator yang tidak melaksanakan SPM sesuai ketentuan yang berlaku secara konsisten (termasuk membayar kompensasi kepada pengguna jika terjadi keterlambatan/ketidaksesuaian pelayanan) 5. Peningkatan efektivitas pengawasan/monitoring dan pengendalian terhadap pemenuhan SPM 6. Peningkatan kompetensi SDM dalam memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi 7. Penguatan regulasi pendukung pelayanan serta penerapan sanksi yang jelas dan konsisten 8. Peningkatan koordinasi dengan stakeholders terkait dalam upaya pemenuhan SPM
Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam sebagai dampak perubahan iklim yang mengganggu teknis keselamatan dan keamanan transportasi	1. Pengembangan sistem peringatan dini terhadap terjadinya cuaca ekstrem maupun dampak kejadian bencana terhadap keselamatan transportasi 2. Peningkatan adaptasi persyaratan teknis dan standar pengoperasian (SOP) di bidang transportasi terhadap potensi gangguan keselamatan dampak perubahan iklim 3. Penyediaan sarana/prasarana cadangan/alternatif sebagai antisipasi terhadap adanya gangguan terhadap keselamatan dan keamanan transportasi 4. Melakukan langkah-langkah mitigasi untuk mengurangi dampak emisi GRK terhadap perubahan iklim dari sektor transportasi (tindak lanjut dari KM 8 Tahun 2023 tentang Penetapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi)
Aspek transportasi berkelanjutan belum terintegrasi dalam penyusunan rencana induk (master plan) prasarana dan sarana transportasi yang dilakukan masing-masing subsektor dan kebijakan terkait lainnya	1. Penyusunan roadmap perencanaan pembangunan sektor transportasi berkelanjutan yang terintegrasi 2. Peningkatan Integrasi Prinsip GEDSI dalam Perencanaan Transportasi 3. Peningkatan standar layanan Transportasi yang Inklusif, Adaptif dan Berkeadilan Sosial 4. Peningkatan monitoring dan evaluasi berbasis Inklusi Sosial 5. Peningkatan advokasi dan koordinasi lintas sektor dalam mendorong pelaksanaan transportasi berkelanjutan yang Inklusif

Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko
Belum optimalnya perumusan kebijakan transportasi terhadap upaya konservasi energi, pemanfaatan energi baru terbarukan dan upaya mitigasi dan adaptasi perubahan iklim di sektor transportasi	1. Peningkatan kebijakan transportasi yang sejalan dengan dengan kebijakan energi nasional dan Rencana Umum Energi Nasional 2. Peningkatan koordinasi pelaksanaan dan pelaporan pengelolaan lingkungan, energi dan penurunan emisi gas rumah kaca sektor transportasi 3. Peningkatan kolaboratif dari berbagai pihak, termasuk pemerintah, sektor swasta, akademisi, dan masyarakat dalam merumuskan dan mengimplementasikan rencana aksi kebijakan transportasi yang lebih terintegrasi mitigasi 4. Peningkatan upaya pemantauan dan evaluasi aksi mitigasi





BAB 4

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN



4.1 TARGET KINERJA

Berdasarkan Peta Strategis Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2025-2029, dan Sasaran Program Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, bahwa Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan berada pada SP2 yaitu Meningkatkan Kinerja Dukungan Terhadap Substansi Kebijakan Kementerian Perhubungan dengan Indikator IKP9 adalah Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan.

Sehingga target kinerja Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dalam Rencana Strategis Sekretariat Jenderal Tahun 2025-2029 adalah:

Program/Kegiatan		2025	2026	2027	2028	2029	
IKP9	Tingkat Pencapaian Kinerja Dukungan Substansi Kebijakan Bidang Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	Target	A-	A-	A	A	A
		Target Realisasi	100,05%	99,90%	100,35%	100,12%	99,95%
		Target Capaian	AA	A	AA	AA	A

Rincian Indikator pendukung adalah sebagai berikut

Program/Kegiatan			2025	2026	2027	2028	2029
IKK1	Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca Sektor Transportasi	Target	5,92	6,51	7,18	7,96	8,78
		Target Realisasi	5,93	6,49	7,19	8	8,77
		Target Capaian	100,17%	99,69%	100,14%	100,50%	99,89%
IKK2	Tingkat Pemenuhan Rencana Aksi Pelaksanaan Konservasi Energi pada Sektor Transportasi	Target	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
		Target Realisasi	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
		Target Capaian	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
IKK3	Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Target	95,169	95,299	95,676	96,106	96,560
		Target Realisasi	95,171	95,301	95,677	96,105	96,559
		Target Capaian	100,02%	100,02%	101,03%	99,99%	100,01%
IKK4	Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	Target	4,75	4,76	4,77	4,78	4,79
		Target Realisasi	4,75	4,755	4,78	4,78	4,785
		Target Capaian	100,00%	99,89%	100,21%	100,00%	99,90%

TARGET KINERJA PPTB 2025-2029

Sasaran Kegiatan (SK)		Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)		Baseline	Satuan	2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya Penyiapan Kebijakan Adaptasi dan Mitigasi Perubahan Iklim dan Konservasi Energi pada Sektor Transportasi	IKK1	Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Sektor Transportasi	5,190	Juta Ton CO ₂	5,92	6,51	7,18	7,96	8,78
		IKK2	Tingkat Pemenuhan Rencana Aksi Pelaksanaan Konservasi Energi pada Sektor Transportasi	-	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
SK2	Meningkatnya Penyiapan Kebijakan Peningkatan Pelayanan Transportasi	IKK3	Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	94,75	Indeks	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
		IKK4	Indeks Pelayanan Publik Kementerian Perhubungan	4,74	Indeks	4,75	4,76	4,77	4,78	4,79
SK3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	IKK5	Pengembangan Kompetensi Pegawai PPTB	97,92	%	97,40	97,60	97,80	98,00	98,20
		IKK6	Tingkat Pemenuhan Rencana Aksi Nasional (RAN) Pencegahan Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN) di Lingkungan Kementerian Perhubungan	100	%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
		IKK7	Nilai Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) PPTB	-	Nilai	97,9	98,00	98,05	98,1	98,22
		IKK8	Nilai AKIP PPTB	-	Nilai	76,50	77,00	77,25	77,50	78,00
		IKK9	Indeks Pengawasan Kearsipan PPTB	-	Nilai	82,09	82,10	82,11	82,12	82,13
		IKK10	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran di Lingkungan PPTB	-	%	80	80	82	82	83

4.2 KERANGKA PENDANAAN

Kerangka pendanaan merupakan salah satu kunci utama dalam tercapainya pengalokasian pendanaan selama periode 2025-2029 mengacu pada besarnya pendanaan dalam Rencana Strategis Sekretariat Jenderal 2025-2029 dan berpedoman pada tugas dan fungsi serta beban kerja yang menjadi tanggung jawab masing-masing Eselon II di lingkungan Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.

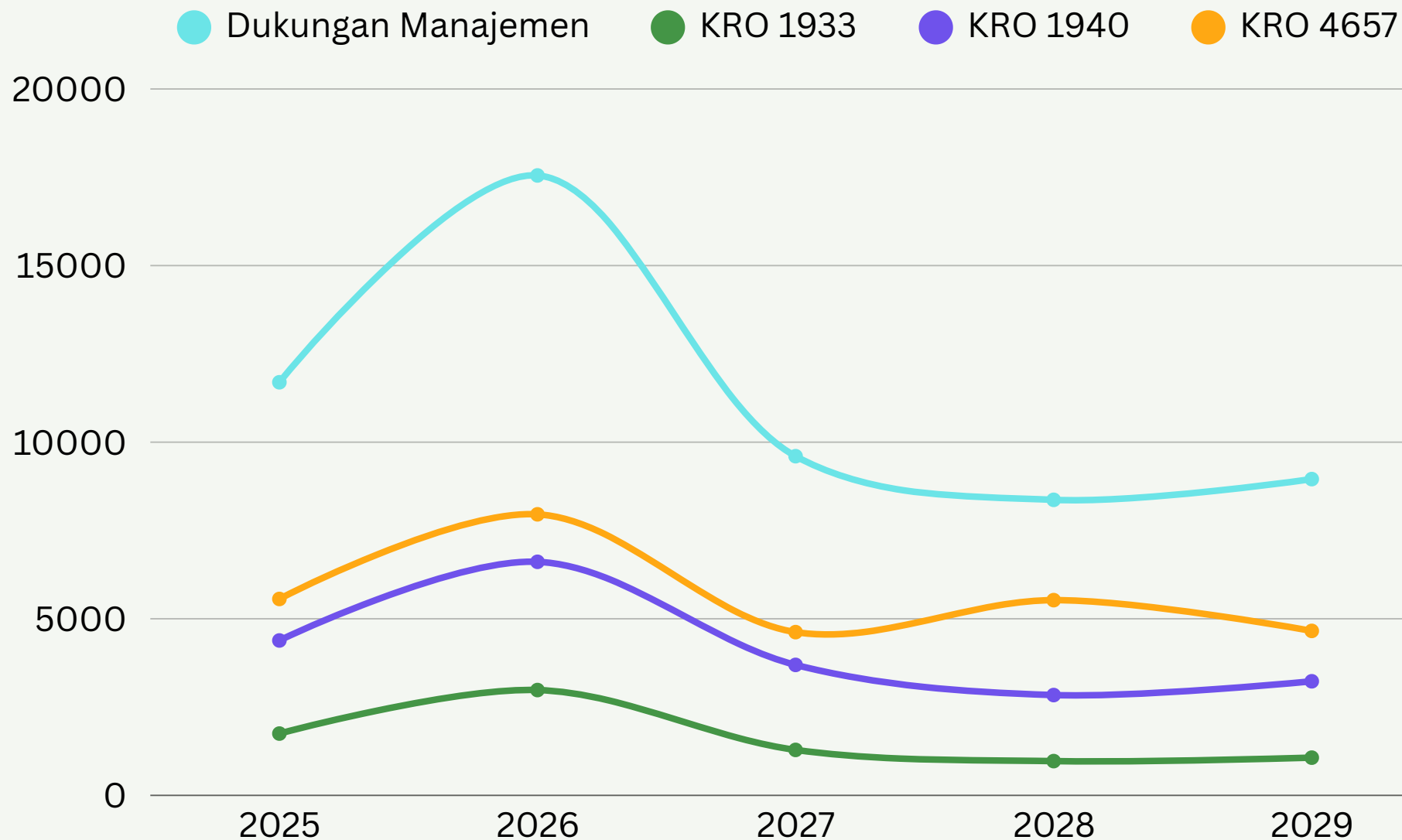
Indikasi kebutuhan pendanaan APBN pada Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan mengacu pada baseline Alokasi Anggaran Tahun 2025 dan Pagu Indikatif 2026, dengan rincian sebagai berikut:

2025	2026	2027	2028	2029	Total
11.696.167.000	17.551.624.000	9.603.007.050	8.367.479.478	8.954.627.253	56.172.904.781

Kerangka pendanaan berdasarkan Program/Kegiatan Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut:

Program/Kegiatan	2025	2026	2027	2028	2029	Total
WA - Dukungan Manajemen	11.696.167.000	17.551.624.000	9.603.007.050	8.367.479.478	8.954.627.253	56.172.904.781
1933 - Pengelolaan Organisasi dan SDM	1.749.655.000	2.981.821.000	1.287.200.000	970.000.000	1.068.000.000	7.086.676.000
1940 - Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan	4.385.567.000	6.612.692.000	3.694.000.000	2.840.000.000	3.230.000.000	20.762.259.000
4657 - Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	5.560.945.000	7.957.111.000	4.621.807.050	5.527.479.478	4.656.627.253	28.323.969.781

KERANGKA PEDANANAAN PPTB 2025-2029





BAB 5

PENUTUP



Rencana Strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025–2029 disusun sebagai pedoman arah pembangunan, kebijakan, strategi, program, dan kegiatan yang akan dilaksanakan oleh PPTB dalam mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan, khususnya dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang berkelanjutan, aman, efisien, inklusif, dan ramah lingkungan.

Renstra ini menjadi instrumen penting dalam memastikan keterpaduan antara perencanaan sektoral dan prioritas pembangunan nasional sebagaimana tertuang dalam RPJMN 2025–2029 serta Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2025–2045, dengan orientasi utama menuju Visi Indonesia Emas 2045

5.1 ARAH PELAKSANAAN

Untuk menjamin keterlaksanaan Renstra Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Tahun 2025–2029, maka diperlukan langkah-langkah strategis sebagai berikut:

- 1 Penyelarasan perencanaan tahunan (Rencana Kerja dan Anggaran/Renja dan RKA-KL) dengan sasaran strategis dan arah kebijakan Renstra ini.
- 2 Koordinasi dan sinergi antar unit kerja di lingkungan Badan Kebijakan Transportasi dan Direktorat Jenderal terkait untuk menjamin integrasi antar moda dan antar wilayah
- 3 Pemantauan dan evaluasi kinerja secara berkala melalui sistem monitoring berbasis indikator kinerja utama (IKU) dan indikator kinerja sasaran strategis (IKSS)
- 4 Peningkatan kapasitas SDM dan kelembagaan dalam rangka penguatan fungsi analisis kebijakan, koordinasi, dan pengawasan program transportasi berkelanjutan
- 5 Pelibatan aktif pemangku kepentingan (pemerintah daerah, swasta, akademisi, dan masyarakat) dalam implementasi kebijakan dan program transportasi berkelanjutan

Pelaksanaan Renstra ini juga akan didukung oleh inovasi kebijakan, transformasi digital, serta penguatan sistem tata kelola yang transparan dan akuntabel sesuai prinsip *good governance*.

5.3 MANAJEMEN PERUBAHAN & EVALUASI

Renstra PPTB bersifat dinamis dan adaptif terhadap perkembangan kebijakan nasional maupun perubahan lingkungan strategis. Oleh karena itu, mekanisme perubahan Renstra dilakukan apabila:

- 1 Perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis maupun arahan Pimpinan yang mengharuskan adanya penyesuaian terhadap arah kebijakan, rencana kegiatan, maupun target kinerja yang harus dilaksanakan
- 2 Perubahan organisasi dan tata kerja
- 3 Terdapat perubahan signifikan dalam kondisi sosial, ekonomi, lingkungan, atau teknologi yang mempengaruhi pencapaian sasaran strategis
- 4 Kebijakan nasional terkait perencanaan penganggaran

Evaluasi Paruh Waktu (EPW) terhadap pelaksanaan Rencana strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan 2025-2029 dapat dilakukan setidaknya 1 (satu) kali di pertengahan masa berlaku (sekitar Tahun 2027-2028) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja dan pelaksanaan kegiatan yang telah ditetapkan, serta untuk menyesuaikan daftar prioritas program dan kegiatan yang diperlukan untuk memastikan tercapainya target di akhir masa perencanaan (Tahun 2029), serta memberikan rekomendasi perbaikan perencanaan periode berikutnya.

Evaluasi Akhir Perioda (EAP) dari pelaksanaan Rencana strategis Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan 2025-2029 dilakukan pada akhir Tahun ke-4 (Tahun 2028) yang dilengkapi prognosis capaian akhir di Tahun 2029 sebagai bahan pertimbangan untuk penyusunan naskah teknokratik Rencana strategis untuk periode pembangunan selanjutnya (Tahun 2030-2034).

5.4 PENEGASAN KOMITMEN

Melalui Rencana Strategis ini, Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan menegaskan komitmennya untuk berperan sebagai *center of excellence* dalam perumusan, koordinasi, dan fasilitasi kebijakan transportasi berkelanjutan di Kementerian Perhubungan.

Dengan berlandaskan pada nilai Profesional, Transparan, Akuntabel, dan Kolaboratif, PPTB siap menjadi motor penggerak transformasi sistem transportasi nasional menuju masa depan yang berkelanjutan, hijau dan inklusif.





PENURUNAN EMISI GAS RUMAH KACA SEKTOR TRANSPORTASI

Definisi	Transportasi merupakan salah satu penyumbang emisi Gas Rumah Kaca (GRK) yang cukup signifikan, sehingga diperlukan Penurunan Emisi GRK dengan melakukan berbagai upaya aksi mitigasi yaitu efisiensi energi dari aktivitas transportasi, pemanfaatan bahan bakar yang rendah karbon dan baru terbarukan, serta pemanfaatan teknologi di transportasi yang lebih ramah lingkungan untuk mencapai target-target penurunan emisi GRK yang telah ditetapkan secara nasional.
Formula	Secara umum metodologi sesuai dengan IPCC 2006, perhitungan emisi GRK sektor transportasi merupakan selisih dari jumlah emisi yang dihasilkan dari aktivitas transportasi eksisting dikurangi jumlah emisi yang dihasilkan dari aktivitas mitigasi, secara matematis yaitu: Emisi GRK = Konsumsi Energi Faktor Emisi Penurunan Emisi GRK = Emisi Baseline - Emisi Aksi Mitigasi Total Penurunan Emisi GRK Transportasi = Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Darat + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Laut + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Udara + Penurunan Emisi GRK Sub Sektor Perkeretaapian Persentase Penurunan Emisi GRK (%) = $(\text{Total Penurunan Emisi GRK Tahun } x / \text{Target Penurunan Emisi GRK Tahun akhir periode}) \times 100\%$
Tujuan	1. Mengurangi Dampak Perubahan Iklim; 2. Mendukung Keberlanjutan Energi; 3. Meningkatkan Aksesibilitas; 4. Mendukung pemanfaatan transportasi ramah lingkungan; 5. Mencapai komitmen dan target yang ditetapkan secara nasional.

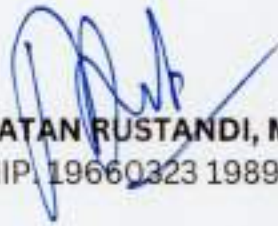
Satuan	Ton CO ₂
Jenis Perhitungan Data	Nilai Posisi Akhir
Periode Pelaporan	Tahunan
Data Pelaporan	Pelaporan dapat dilakukan tahun N-1 sesuai dengan ketersediaan data monitoring
Sumber Data	1. Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) Tahun 2025-2029; 2. Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029; 3. Perpres 98 Tahun 2021 tentang Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Nilai Ekonomi Karbon Untuk Pencapaian Target Kontribusi Yang Ditetapkan Secara Nasional Dan Pengendalian Emisi Gas Rumah Kaca Dalam Pembangunan Nasional; 4. Peraturan Menteri KLHK Nomor 12 Tahun 2024 Tentang Penyelenggaraan Kontribusi yang Ditetapkan Secara Nasional dalam Penanganan Perubahan Iklim; 5. Keputusan Menteri Perhubungan No.8 Tahun 2023 Tentang Penetapan Aksi Mitigasi Perubahan Iklim Sektor Transportasi Untuk Pencapaian Target Kontribusi Yang Ditetapkan Secara Nasional; 6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor.KP PHB 34 Tahun 2024 tentang Pembentukan Tim Pelaksanaan, Pemantauan, dan Pelaporan Inventarisasi Emisi GRK & Aksi Mitigasi Perubahan Iklim di Lingkungan Kementerian Perhubungan; 7. Data Aktivitas Aksi Mitigasi dari Laporan Realisasi dari Unit Kerja Terkait mencakup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; Direktorat Jenderal Perkeretaapian; Direktorat Jenderal Integrasi dan Transportasi Multimoda, serta unit kerja maupun operator transportasi terkait.
Risiko	1. Kondisi lingkungan dan kesehatan masyarakat akibat dampak perubahan iklim dapat lebih buruk; 2. Tidak diperolehnya data dukung & analisis yang baik dalam perencanaan transportasi dapat berpengaruh pada upaya pengendalian perubahan iklim sektor transportasi yang tidak efektif; 3. Komitmen dan kebijakan nasional tidak tercapai.

Mitigasi Risiko	1. Pelaksanaan Inventarisasi GRK, perencanaan dan penetapan aksi mitigasi; 2. Upaya pemantauan dan evaluasi aksi mitigasi dan capaiannya; 3. Penyusunan Pelaporan Penurunan Emisi GRK berkala; 4. Koordinasi di tingkat Kementerian dan pelibatan stakeholder terkait; 5. Koordinasi dengan Kementerian/Lembaga terkait dengan isu lintas sektor.
-----------------	---

2025	2026	2027	2028	2029
5,92	6,51	7,18	7,96	8,78

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT


TATAN RUSTANDI, M.Sc
 NIP. 19660323 198903 1 002

TINGKAT PEMENUHAN RENCANA AKSI PELAKSANAAN KONSERVASI ENERGI PADA SEKTOR TRANSPORTASI

Definisi

Berdasarkan Peraturan Pemerintah no. 33 Tahun 2023 tentang Konservasi Energi, pengguna sumber energi dan/atau pengguna energi sektor transportasi yang menggunakan sumber energi dan/atau energi ≥ 4000 TOE (*Ton Oil Equivalent*) wajib melaksanakan kegiatan konservasi energi melalui manajemen energi.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah no. 33 Tahun 2023 tentang Konservasi Energi, Pemerintah wajib melaksanakan konservasi energi melalui manajemen energi pada kegiatan pemanfaatan energi, yang dilakukan oleh Kementerian Negara/Lembaga dan diterapkan pada sarana dan prasarana yang dikelola oleh Kementerian Negara/Lembaga.

Hasil pelaksanaan kegiatan konservasi energi disampaikan oleh Pimpinan Kementerian Negara/Lembaga kepada Menteri ESDM setiap tahun.

Berdasarkan ketiga butir di atas, maka Kementerian Perhubungan mendukung pelaksanaan konservasi energi, baik pada sarana maupun prasarana transportasi, baik yang dijalankan oleh Kementerian Perhubungan maupun oleh operator/badan usaha di bidang transportasi, dengan menjalankan rencana aksi berikut ini :

1. Pembinaan pelaksanaan Konservasi Energi pada sarana dan prasarana transportasi.
2. Pemantauan pelaksanaan Konservasi Energi sektor transportasi.
3. Penyusunan Pedoman Prasarana Transportasi Hemat Energi.
4. Penyusunan regulasi terkait Konservasi Energi pada Sektor Transportasi.
5. Inventarisasi jumlah sarana dan prasarana transportasi yang melaporkan pelaksanaan Konservasi Energi kepada Pemerintah.
6. Inventarisasi jumlah manajer energi pada sarana dan prasarana transportasi.

Formula	Perhitungan Tingkat Capaian Rencana Aksi : (Realisasi Rencana Aksi Pelaksanaan Konservasi Energi Sektor Transportasi pada tahun berjalan / Target Rencana Aksi Pelaksanaan Konservasi Energi Sektor Transportasi pada tahun berjalan) x 100%
Satuan	Persentase (%)
Jenis Perhitungan Data	Nilai Posisi Akhir
Periode Pelaporan	Tahunan
Data Pelaporan	Tahun N
Sumber Data	1.Data pelaksanaan kegiatan konservasi energi yang dilakukan oleh unit kerja, Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan, yang mencakup Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi Multimoda, Badan Pengembangan SDM Perhubungan, dan Badan Kebijakan Transportasi; 2.Data pelaksanaan kegiatan konservasi energi yang dilakukan oleh operator/badan usaha baik yang mengelola sarana dan prasarana transportasi.
Risiko	1.Keterbatasan anggaran untuk melaksanakan pembinaan dan pemantauan pelaksanaan konservasi energi sektor transportasi 2.Keterbatasan SDM pada UPT prasarana transportasi yang dikelola Kemenhub yang dapat melaksanakan upaya konservasi energi dan melaporkannya ke dalam sistem pelaporan yang telah disediakan oleh Kementerian ESDM 3.Penyusunan regulasi yang tidak tepat waktu
Mitigasi Risiko	1.Pembinaan konservasi energi dapat dilakukan secara online 2.Melakukan pendampingan kepada UPT untuk pelaksanaan dan pelaporan konservasi energi 3.Membuat timeline yang harus dipatuhi untuk penyusunan regulasi terkait konservasi energi pada sektor transportasi

2025	2026	2027	2028	2029
100	100	100	100	100

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT



TATAN RUSTANDI, M.Sc
NIP. 19660323 198903 1 002

INDEKS KEPUASAN MASYARAKAT TERHADAP PELAYANAN PUBLIK SEKTOR TRANSPORTASI

Definisi	Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik bahwa setiap penyelenggara pelayanan publik wajib melakukan survey kepuasan Masyarakat secara berkala minimal 1 (satu) kali setahun. Dalam rangka mewujudkan Reformasi Birokrasi dalam hal peningkatan kualitas area pelayanan publik, Kementerian Perhubungan melaksanakan survey pada unit penyelenggara pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan dengan menggunakan Aplikasi 3AS IPK-IKM atau skm.dephub.go.id ini bisa membantu Kementerian Perhubungan untuk melakukan survey mandiri secara cepat, tepat dan mudah terhadap kualitas pelayanan dan persepsi korupsi terhadap stakeholders secara berkala di seluruh unit layanan, sehingga terdapat peningkatan kualitas pelayanan dan integritas secara continue dan dapat monitoring kualitas layanan secara realtime. Survey tersebut dilaksanakan untuk mengukur nilai Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada pengguna jasa/stakeholders pada unit layanan dan dilaksanakan pada satuan kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan.
Formula	• Teknik pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat melalui Aplikasi SKM Elektronik IPK-IKM atau skm.dephub.go.id. • Survei dilakukan kepada responden/pengguna layanan dengan cara scan QR code dan link survei yang sudah disediakan oleh petugas petugas survei penyelenggara pelayanan publik dengan menggunakan gadget (HP, Tablet, dll). Admin petugas survei masing-masing unit penyelenggara pelayanan publik dapat memantau dan memonitor secara realtime pelaksanaan survei kepuasan masyarakat. Pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat IPK-IKM dilakukan secara periodik/berkala setiap tahun. • Kuesioner yang digunakan dalam survei elektronik Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) memuat 9 (sembilan) unsur SKM sesuai dengan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik yaitu persyaratan, sistem, mekanisme, dan prosedur, waktu penyelesaian, biaya/tarif, produk spesifikasi pelayanan, kompetensi pelaksana, perilaku, pelaksana, penanganan pengaduan, saran dan masukan, sarana dan prasarana. Unsur unsur tersebut dapat digunakan seluruhnya atau berupa kombinasi dari beberapa unsur.

- Desain bentuk jawaban dalam setiap pertanyaan unsur pelayanan dalam kuesioner, berupa jawaban pertanyaan pilihan berganda yang bersifat kualitatif untuk mencerminkan tingkat kepuasan pelayanan sangat baik/puas sampai dengan tidak baik/puas. Layanan yang disurvei adalah per jenis layanan dan disesuaikan dengan Standar Pelayanan.
- Indeks/nilai yang dihasilkan pada Indeks Kepuasan Masyarakat mengacu pada Nilai Interval Konversi, Mutu Pelayanan dan Kinerja Unit Pelayanan Publik sesuai dengan Permen PAN RB 14 Tahun 2017 dengan interval skala 1 - 4 dan nilai interval konversi 25 – 100.
- Nilai indeks tersebut akan berbanding lurus dengan nilai mutu pelayanan Permen PAN RB 14 Tahun 2017 dengan rumus konversi untuk sebagai berikut :
 Nilai Interval (NI) :
 Nilai IKM : (Nilai IKM/17,5)*4

Untuk mendapatkan Nilai Interval Konversi (NIK) sebagai berikut:

Nilai Interval Konversi (NIK) : Nilai Interval * 25

Bilangan pengali nilai dasar 25 dimaksudkan untuk memudahkan interpretasi terhadap penilaian SKM yaitu antara 25 - 100.

Contoh :

Unit Kerja A dengan Nilai IKM : 15,87

Nilai Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) :

Perhitungan Nilai Interval (NI) sebagai berikut :

Nilai IKM : $(15,87/17,5)*4 = 3,6$

Perhitungan Nilai Interval Konversi (NIK) sebagai berikut :

NIK : $3,6 * 25 = 90$

Berdasarkan Tabel Nilai Interval dan Mutu layanan dan Kinerja Layanan Permen PAN RB masuk dalam kategori A (Sangat Baik).

Tujuan	Untuk mengukur tingkat kepuasan masyarakat/pengguna layanan terhadap kinerja layanan unit pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan.
Satuan	Nilai Indeks
Jenis Perhitungan Data	Rata-Rata
Periode Pelaporan	Triwulanan

Data Pelaporan	Tahun N
Sumber Data	Hasil Survei Kepuasan Masyarakat Elektronik melalui aplikasi IPK-IKM atau skm.dephub.go.id terhadap unit pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan.
Risiko	Kurangnya SDM dan Kompetensi yang menangani SKM Elektronik dan Unit Pelayanan Publik Satuan Kerja kurang memperhatikan hasil SKM.
Mitigasi Risiko	1. Telah dibentuk petugas admin koordinator pusat, Sub koordinator unit kerja eselon 1 sampai petugas admin di UPP apabila terjadi kendala teknis SKM maka langsung dikoordinasikan untuk penyelesaian permasalahan SKM; 2. Untuk mencapai target nilai IKM dilakukan pembinaan dan Monev SKM setiap triwulan kepada unit penyelenggara pelayanan publik Kementerian Perhubungan; 3. Apabila ada kendala teknis SKM PIC kantor pusat sebagai koordinator melaksanakan koordinasi dengan tim teknis SKM. 4. Melaksanakan bimbingan teknis SKM kepada unit penyelenggaraan pelayanan publik di lingkungan Kementerian Perhubungan.

2025	2026	2027	2028	2029
94,474	94,624	94,980	95,380	95,800

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT



TATAN RUSTANDI, M.Sc

NIP. 19660323 198903 1 002

INDEKS PELAYANAN PUBLIK KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Definisi	Pelayanan Publik adalah Kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Setiap Institusi Penyelenggara Negara, Korporasi, Lembaga Independen Yang Dibentuk Berdasarkan Undang-undang Untuk Kegiatan Pelayanan Publik, Dan Badan Hukum Lain Yang Dibentuk Semata-mata Untuk Kegiatan Pelayanan Publik. Sesuai Amanat UU No. 25 Tahun 2009, Pasal 7 dalam hal mengkoordinasikan Penyelenggaraan Pelayanan Publik sesuai dengan standar pelayanan dan melakukan evaluasi kinerja penyelenggara pelayanan publik di Lingkungan Kementerian Perhubungan dilakukan oleh PPTB dan dalam pelaksanaan penilaiannya dilakukan dengan kriteria: 1. Kebijakan (Standar Pelayanan, Maklumat Pelayanan, dan SKM) 2. Profesionalisme SDM 3. Sarana Prasarana (termasuk sarana kelompok rentan) 4. Sistem Informasi Pelayanan Publik 5. Konsultasi dan Pengaduan 6. Inovasi Pelayanan Publik Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi penyelenggara pelayanan public dilaksanakan setiap tahun (lingkup Kementerian/Lembaga) oleh Kementerian PANRB dan 2 tahun sekali (lingkup Unit Penyelenggara Pelayanan Publik sektor transportasi).
Formula	Mekanisme perhitungan capaian Indeks Pelayanan Publik dengan pengisian sebagai berikut : 1. Data pengisian Formulir F01 dan data dukung oleh Unit Penyelenggara Pelayanan Publik di Lingkungan Kementerian Perhubungan; 2. Data pengisian Formulir F02 oleh Evaluator sebagai verifikasi atas pengisian F01 yang telah diisi oleh Unit Penyelenggara Pelayanan Publik; 3. Data pengisian Formulir F03 oleh pengguna jasa pada Unit Penyelenggara Pelayanan Publik. IPP digunakan untuk mengetahui dan mengukur kinerja unit penyelenggara pelayanan publik. Nilai indeks yang diperoleh dari hasil pengumpulan data diklasifikasikan dalam 9 (sembilan) kategori nilai kinerja unit penyelenggara pelayanan publik sebagaimana tabel berikut:

Range Nilai	Kategori	Makna	Keterangan
0,00-1,00	F	Gagal	Prioritas Pembinaan Pelayanan Publik
1,01-1,50	E	Sangat Buruk	
1,51-2,00	D	Buruk	
2,01-2,50	C-	Cukup (dengan catatan)	
2,51-3,00	C	Cukup	
3,01-3,50	B-	Baik (dengan catatan)	Prima Pratama
3,51-4,00	B	Baik	Prima Madya
4,01-4,50	A-	Sangat Baik	
4,51-5,00	A	Pelayanan Prima	Prima Utama

Hasil verifikasi Penilaian Pelayanan Publik melalui evaluasi.menpan.go.id meliputi penilaian F01 yang diisi oleh peserta penilaian, F02 diisi oleh tim penilai independen berdasarkan F01 dan F03, serta F03 yang diisi oleh pengguna jasa/masyarakat berdasarkan pelayanan yang diberikan.

Berikut penjabaran penilaian untuk setiap aspek:

	Aspek	Bobot
F-20	Standar Pelayanan	24%
	Profesionalisme SDM	25%
	Sarana dan Prasarana	18%
	Sistem Informasi Pelayanan Publik	11%
	Konsultasi dan Pengaduan	10%
	Inovasi	12%

Tujuan

1. Mengukur indeks penyelenggaraan pelayanan publik Kementerian (PEKPPP Nasional) dan Unit Pelaksana Teknis (PEKPPP Mandiri Institusional);
2. Mendapatkan gambaran area perubahan yang dapat diperbaiki dalam rangka meningkatkan pelayanan publik;
3. Sebagai alat ukur untuk memberikan penghargaan kepada Unit Pelaksana Teknis yang telah memberikan pelayanan terbaik (sebagai bentuk motivasi);
4. Menjadi role model bagi instansi/Unit Penyelenggara Pelayanan Publik dalam memberikan pelayanan publik yang Prima.

Satuan

Nilai Indeks

Jenis Perhitungan Data

Nilai Posisi Akhir

Periode Pelaporan

Tahunan

Data Pelaporan

Tahun N

Sumber Data	Hasil penilaian F01 yang diisi oleh unit lokus penilaian, F02 diisi oleh tim penilai independen berdasarkan F01 dan F03, serta F03 yang diisi oleh pengguna jasa/masyarakat.
Risiko	1.Ketidaksesuaian indikator penilaian dengan lokus penilaian yang diusulkan. 2.Gangguan terhadap server web aplikasi sehingga menyebabkan kehilangan data sebagian maupun keseluruhan;
Mitigasi Risiko	1.Melaksanakan rapat koordinasi dengan pihak terkait, termasuk tim penilai independen dalam menentukan indikator penilaian dengan menyesuaikan lokus yang dinilai; 2.Melakukan koordinasi terus menerus dengan tim pengelola web aplikasi dalam me-maintenance kelancaran penggunaan web aplikasi; 3.melakukan penyimpanan bukti dukung dalam bentuk penyimpanan cloud yang dimiliki oleh masing-masing unit penyelenggara pelayanan.

2025	2026	2027	2028	2029
4,75	4,76	4,77	4,78	4,79

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT



TATAN ROSTANDI, M.Sc
NIP. 19660323 198903 1 002

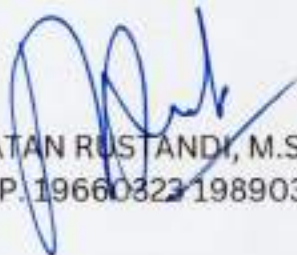
PEMENUHAN STANDAR KOMPETENSI PEGAWAI PPTB

Definisi	Standar Kompetensi Pegawai yaitu pengetahuan, keterampilan dan perilaku yang diperlukan seorang pegawai dalam melaksanakan tugas jabatan. Berdasarkan Peraturan Lembaga Administrasi Negara Nomor 5 Tahun 2018 tentang Pengembangan Kompetensi Pegawai Aparatur Sipil Negara (ASN). Hal ini juga sejalan dengan Peraturan Lembaga Administrasi Negara Nomor 10 Tahun 2018 tentang Pengembangan Kompetensi Pegawai Negeri Sipil (PNS) dilakukan paling sedikit 20 (dua puluh) jam pelajaran dalam 1 (Satu) tahun, dimana setiap PNS memiliki hak dan kesempatan yang sama untuk mengikuti Pengembangan Kompetensi dengan memperhatikan penilaian Kompetensi PNS yang bersangkutan untuk mencapai hasil penilaian kinerja yang optimal.
Formula	Rumus untuk pengukuran tersebut adalah sebagai berikut : $SK = \frac{MJP}{JA} \times 100\%$ Keterangan : SK - Pemenuhan Standar Kompetensi MJP = Jumlah Pegawai yang Memenuhi 20 Jam Pelajaran JA = Jumlah ASN (PNS + PPPK)
Tujuan	Sebagai bentuk upaya pemenuhan Standar Kompetensi Pegawai yaitu pengetahuan, keterampilan dan perilaku yang diperlukan seorang pegawai dalam melaksanakan tugas jabatan.
Satuan	Persentase (%)
Jenis Perhitungan Data	Nilai Posisi Akhir
Periode Pelaporan	Tahunan
Data Pelaporan	Tahun n
Sumber Data	1. Daftar Nominatif Pegawai Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan 2. Bukti Pendidikan dan Pelatihan Pegawai/Seminar/Workshop/Bimbingan Teknis/ <i>Focus Group Discussion</i> (FGD)
Risiko	1. Keterbatasan anggaran dalam mengusulkan Diklat. 2. Pemenuhan Standar Kompetensi kurang dari 20 Jam Pelajaran

Mitigasi Risiko	1. Mendorong pegawai mengikuti Diklat Gratis secara Online 2. Memonitor secara berkala pegawai yang mengikuti Diklat dan jumlah jam pelajarannya.			
2025	2026	2027	2028	2029
97,40	97,60	97,80	98,00	98,20

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT


 TATAN RUSTANDI, M.Sc
 NIP. 196603231989031002

NILAI SISTEM AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH (SAKIP) PPTB

Definisi

Penguatan akuntabilitas kinerja merupakan salah satu strategi yang dilaksanakan dalam rangka mempercepat pelaksanaan Reformasi Birokrasi, untuk mewujudkan pemerintahan yang bersih dan akuntabel, pemerintahan yang kapabel, serta meningkatnya kualitas pelayanan publik kepada masyarakat.

Penguatan akuntabilitas ini dilaksanakan dengan penerapan Sistem Akuntansi Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntansi Kinerja Instansi Pemerintah.

Untuk mengetahui sejauh mana Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan mengimplementasikan SAKIP, serta mendorong peningkatan pencapaian kinerja Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan yang tepat sasaran dan berorientasi hasil, maka perlu dilakukan evaluasi atas implementasi SAKIP.

Berdasarkan Surat Edaran Inspektorat Jenderal Nomor SE 1 Tahun 2024 tentang Pelaksanaan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan sebagai acuan/panduan untuk melaksanakan evaluasi tersebut.

Formula

Nilai hasil yang digunakan merupakan berdasarkan evaluasi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan pada Kertas Kerja Evaluasi (KKE) pada Sekretariat Jenderal oleh Inspektorat Jenderal dengan komponen penilaian sebagai berikut :

Komponen	Sub-Komponen			Total Bobot
	Sub-Komponen 1 Keberadaan	Sub-Komponen 2 Kualitas	Sub-Komponen 3 Pemanfaatan	
	20%	30%	50%	
Perencanaan Kinerja	6	9	15	30
Pengukuran Kinerja	6	9	15	30
Pelaporan Kinerja	3	4,5	7,5	15
Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal	5	7,5	12,5	25
Nilai Akuntabilitas Kinerja	20	30	50	100

Tujuan	1. Memperoleh informasi mengenai implementasi SAKIP 2. Menilai tingkat implementasi SAKIP 3. Menilai tingkat akuntabilitas kinerja 4. Memberikan saran perbaikan untuk peningkatan AKIP dan 5. Memonitor tindak lanjut rekomendasi hasil evaluasi periode sebelumnya
Satuan	Nilai
Jenis Perhitungan Data	Nilai Posisi Akhir
Periode Pelaporan	Tahunan
Data Pelaporan	Tahun N-1
Sumber Data	1. Data Perencanaan Kinerja 2. Data Pengukuran Kinerja 3. Data Pelaporan Kinerja 4. Data Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal
Risiko	1. Data yang disampaikan tidak update. 2. Tidak melakukan penyusunan laporan tidak sesuai ketentuan yang berlaku 3. Rekomendasi tahun sebelumnya tidak diimplementasikan
Mitigasi Risiko	1. Melakukan perbaikan data base. 2. Penyusunan laporan memperhatikan ketentuan yang berlaku 3. Melaksanakan rekomendasi perbaikan.

2025	2026	2027	2028	2029
76,50	77,00	77,25	77,50	78,00

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT


 TATAN RUSTANDI, M.Sc
 NIP. 19660823 198903 1 002

NILAI INDIKATOR KINERJA ANGGARAN (IKPA) PPTB

Definisi	Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 195/PMK.05/2018 tentang Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Anggaran Belanja K/L dan Peraturan Direktur Jenderal Perbendaharaan Nomor: Per-5/PB/2024 Tentang Petunjuk Teknis Penilaian Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran Belanja Kementerian Negara/ Lembaga, hasil evaluasi kinerja anggaran adalah melakukan pengukuran, penilaian, dan analisis atas Kinerja Anggaran tahun anggaran berjalan dan tahun anggaran sebelumnya untuk menyusun rekomendasi dalam rangka peningkatan Kinerja Anggaran.
Formula	Hasil Nilai Kinerja Anggaran terdapat 2 unsur yaitu : Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran 1. Capaian RO 2. Penggunaan SBK 3. Efisiensi SBK Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran 1. Revisi DIPA 2. Deviasi Halaman III DIPA 3. Penyerapan Anggaran 4. Pengelolaan UP dan TUP 5. Capaian Output
Tujuan	Menilai tingkat kualitas kinerja anggaran dalam rangka mengukur perencanaan dan pelaksanaan anggaran.
Satuan	Nilai
Jenis Perhitungan Data	Nilai Posisi Akhir
Periode Pelaporan	Tahunan
Data Pelaporan	Tahun N
Sumber Data	1. Data Aplikasi SAKTI 2. Data Aplikasi SMART
Risiko	Nilai Kinerja Anggaran di bawah 90%

Mitigasi Risiko	Monitoring Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran dan Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran			
2025	2026	2027	2028	2029
97,9	98,00	98,05	98,1	98,22

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT



TATAN RUSTANDI, M.Sc
NIP. 19660322 198903 1 002

TINGKAT PEMENUHAN TARGET AKSI RENCANA AKSI NASIONAL (RAN) PEMBERANTASAN PENYALAHGUNAAN DAN PEREDARAN GELAP NARKOBA (P4GN) DI LINGKUNGAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Definisi	Dalam upaya mendukung Asta Cita Pemerintah yang ke-7 yaitu “Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba” dan sasaran keamanan nasional dalam RPJMN Tahun 2025-2029 yang dicapai antara lain melalui arah kebijakan “Transformasi tata kelola dan strategi pencegahan, rehabilitasi, dan pemberantasan narkoba dengan keseimbangan pendekatan berbasis psiko-sosiologis dan teknologi” serta berdasarkan Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM 6 Tahun 2016 tentang Pelaksanaan Tes / Uji Narkotika Bagi Seluruh Aparatur Kementerian Perhubungan, bahwa Kementerian Perhubungan mendukung pelaksanaan Rencana Aksi Nasional (RAN) P4GN yang meliputi : 1. Kampanye bahaya narkoba dan prekursor narkoba melalui media elektronik/media sosial. 2. Tes Skrinning Narkoba bagi pegawai (CASN/ASN/Sejenisnya dan TNI/POLRI) di Lingkungan Kementerian/Lembaga 3. Penyusunan Regulasi P4GN di Tingkat Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah. 4. Penyampaian Materi Anti Narkoba kepada peserta pelatihan maupun kepada taruna/i pada sekolah kedinasan/pusat pengembangan SDM di Kementerian Perhubungan. 5. Tes Skrinning Narkoba bagi taruna/i sekolah kedinasan Kementerian Perhubungan. 6. Tes Skrinning Narkoba bagi awak operator penyedia jasa transportasi. 7. Kolaborasi penanganan kawasan rawan tanaman terlarang rawan tanaman terlarang dan kawasan rawan penyalahgunaan dan peredaran gelap narkoba. 8. Penguatan Pengawasan Pintu Masuk Negara RI Melalui Interdiksi Terpadu di seluruh yuridiksi nasional.
Formula	Perhitungan Tingkat Capaian Rencana Aksi sebagai berikut : $R = \frac{RRA}{RA} \times 100\%$ Keterangan : R = Realisasi Rencana Tingkat Capaian RRA = Realisasi Rencana Aksi RA = Total Rencana Aksi

Tujuan	Sebagai bentuk upaya Kementerian Perhubungan dalam upaya Pemberantasan Penyalahgunaan dan Peredaran Gelap Narkoba (P4GN)
Satuan	Persentase (%)
Jenis Perhitungan Data	Nilai Posisi Akhir
Periode Pelaporan	Tahunan
Data Pelaporan	Tahun N
Sumber Data	Data Aktivitas Rencana Aksi Nasional dari Laporan Realisasi oleh Unit Kerja terkait : 1. Biro Perencanaan 2. Biro Kepegawaian dan Organisasi 3. Biro Hukum 4. Biro Umum 5. Biro Komunikasi dan Informasi Publik 6. Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi Perhubungan 7. Inspektorat Jenderal 8. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; 9. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; 10. 10. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; 11. Direktorat Jenderal Perkeretaapian; 12. 12. Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda 13. 13. Badan Pengembangan SDM Perhubungan 14. 14. Badan Kebijakan Transportasi 15. 15. Balai Kesehatan Kerja Pelayaran 16. 16. Balai Kesehatan Penerbangan
Risiko	1. Tidak tercapainya target rencana aksi P4GN di lingkungan Kementerian Perhubungan; 2. Terganggunya keselamatan dan/atau pelayanan jasa transportasi sebagai dampak apabila terdapat penyalahgunaan dan/atau peredaran gelap narkoba di sektor transportasi.
Mitigasi Risiko	1. Penyusunan rencana aksi dan inventarisasi pelaksanaan aksi P4GN; 2. Monitoring dan evaluasi pelaksanaan aksi P4GN secara berkala; 3. Koordinasi secara intensif baik melalui persuratan maupun rapat pembahasan dengan sub sektor di lingkungan Kementerian Perhubungan dan stakeholder terkait P4GN; 4. Pendampingan dan/atau sharing session sebagai upaya dalam meningkatkan kompetensi penggiat anti narkoba di Lingkungan Kementerian Perhubungan mengenai pemahaman teknis dan terbaru terhadap pelaksanaan aksi P4GN.

2025	2026	2027	2028	2029
100	100	100	100	100

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT


TATAN RUSTANDI, M.Sc
 NIP. 196603231989031002

NILAI PENGAWASAN KEARSIPAN PPTB

Definisi	• Arsip sangat penting bagi organisasi terutama untuk menunjang kegiatan administrasi yang lebih lancar, termasuk pendataan dan diperlukan pimpinan dalam mengambil keputusan. Pengelolaan arsip secara tertib dan terpadu dengan memanfaatkan teknologi melalui penerapan <i>egovernment</i> merupakan salah satu indikator keberhasilan reformasi birokrasi untuk membangun pemerintahan modern. • Tata kelola kearsipan berbasis elektronik menjadi salah satu indikator penilaian keberhasilan pelaksanaan program SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan) dan reformasi birokrasi. Salah satu indikator tata kelola pemerintahan yang baik ditentukan dengan tata kelola pengarsipan yang baik. • Untuk mewujudkan budaya tertib arsip secara optimal dibutuhkan pengawasan kearsipan untuk mengawal dan mengawasi penyelenggaraan kearsipan. • Pelaksanaan pengawasan kearsipan internal dilaksanakan dalam bentuk Audit Kearsipan menggunakan instrument pengawasan Formulir Audit Sistem Kearsipan Internal (ASKI) dan melakukan <i>self assessment</i>.																																										
Formula	Nilai yang digunakan berdasarkan hasil pengawasan dari Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI) melalui Biro Umum dengan komponen penilaian sebagai berikut : <table><tr><th rowspan="2">No</th><th rowspan="2">ASPEK/SUB ASPEK</th><th colspan="2">BOBOT</th></tr><tr><th>ASPEK</th><th>SUB ASPEK</th></tr><tr><td>I</td><td>ASPEK PENGELOLAAN ARSIP DINAMIS</td><td>70%</td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>SUB ASPEK PENCIPTAAN ARSIP</td><td></td><td>20%</td></tr><tr><td>2</td><td>SUB ASPEK PENGGUNAAN ARSIP</td><td></td><td>20%</td></tr><tr><td>3</td><td>SUB ASPEK PEMELIHARAAN ARSIP</td><td></td><td>35%</td></tr><tr><td>4</td><td>SUB ASPEK PENYUSUTAN ARSIP</td><td></td><td>25%</td></tr><tr><td>II</td><td>ASPEK SUMBER DAYA KEARSIPAN</td><td>30%</td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>SUB ASPEK SUMBER DAYA MANUSIA KEARSIPAN</td><td></td><td>50%</td></tr><tr><td>2</td><td>SUB ASPEK PRARANA DAN SARANA KEARSIPAN</td><td></td><td>50%</td></tr><tr><td colspan="2">TOTAL</td><td>100%</td><td></td></tr></table>	No	ASPEK/SUB ASPEK	BOBOT		ASPEK	SUB ASPEK	I	ASPEK PENGELOLAAN ARSIP DINAMIS	70%		1	SUB ASPEK PENCIPTAAN ARSIP		20%	2	SUB ASPEK PENGGUNAAN ARSIP		20%	3	SUB ASPEK PEMELIHARAAN ARSIP		35%	4	SUB ASPEK PENYUSUTAN ARSIP		25%	II	ASPEK SUMBER DAYA KEARSIPAN	30%		1	SUB ASPEK SUMBER DAYA MANUSIA KEARSIPAN		50%	2	SUB ASPEK PRARANA DAN SARANA KEARSIPAN		50%	TOTAL		100%	
No	ASPEK/SUB ASPEK			BOBOT																																							
		ASPEK	SUB ASPEK																																								
I	ASPEK PENGELOLAAN ARSIP DINAMIS	70%																																									
1	SUB ASPEK PENCIPTAAN ARSIP		20%																																								
2	SUB ASPEK PENGGUNAAN ARSIP		20%																																								
3	SUB ASPEK PEMELIHARAAN ARSIP		35%																																								
4	SUB ASPEK PENYUSUTAN ARSIP		25%																																								
II	ASPEK SUMBER DAYA KEARSIPAN	30%																																									
1	SUB ASPEK SUMBER DAYA MANUSIA KEARSIPAN		50%																																								
2	SUB ASPEK PRARANA DAN SARANA KEARSIPAN		50%																																								
TOTAL		100%																																									

Tujuan	• Menghadirkan ketersediaan arsip dan informasi kearsipan yang adaptif dalam rangka mendukung penyelenggaraan kegiatan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) dalam rangka mendukung rencana program kerja pemerintah. • Memastikan bahwa pencipta arsip melaksanakan pengelolaan arsip secara prosedural dan sistemik guna mewujudkan akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan.			
Satuan	Nilai			
Jenis Perhitungan Data	Nilai Posisi Akhir			
Periode Pelaporan	Tahunan			
Data Pelaporan	Tahun N-1			
Sumber Data	• Laporan Audit Kearsipan Internal • Data Dukung Laporan Audit Sistem Kearsipan Internal (ASKI)			
Risiko	• Tidak terlaksananya kegiatan kearsipan sesuai dengan kaidah dan standar kearsipan. • Terganggunya kegiatan administrasi akibat hilang atau rusaknya dokumen.			
Mitigasi Risiko	• Pembinaan SDM kearsipan dalam bentuk pelatihan • Melakukan penataan arsip aktif dan inaktif secara berkala			
2025	2026	2027	2028	2029
82,09	82,10	82,11	82,12	82,13

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT



TATAN RUSTANDI, M.Sc
NIP. 19660323 198903 1 002

TINGKAT PENYELENGGARAAN PERKANTORAN DI LINGKUNGAN PPTB

Definisi	1. Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran adalah ukuran kualitas layanan penyelenggaraan perkantoran yang dilaksanakan oleh Biro Umum untuk mendukung kelancaran tugas dan fungsi unit kerja di lingkungan Sekretariat Jenderal agar terlaksana secara berdaya guna, berhasil guna, dan berorientasi pada pelayanan. 2. Penyelenggaraan perkantoran meliputi pengelolaan sarana dan prasarana perkantoran, layanan pendukung sumber daya manusia, angkutan, pelayanan keamanan, serta kesiapsiagaan tanggap darurat di lingkungan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan.
Formula	<u>Responden</u> 1. Pegawai yang bekerja di Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan; 2. Pengunjung lainnya yang berkunjung ke Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan. <u>Analisis Data</u> Survei menggunakan Skala Likert dengan skor yaitu: SS = Sangat Setuju (Skor 5) S = Setuju (Skor 4) C = Cukup (Skor 3) TS = Tidak Setuju (Skor 2) STS = Sangat Tidak Setuju (Skor 1) <u>Rumus</u> $T \times P_n$ dengan : T = Total jumlah responden yang memilih P_n = Pilihan angka skor Likert <u>Interpretasi Skor Perhitungan</u> Agar mendapatkan hasil interpretasi, terlebih dahulu harus diketahui skor tertinggi (Y) dan skor terendah (X) untuk item penilaian dengan rumus sebagai berikut: Y = skor tertinggi likert x jumlah responden X = skor terendah likert x jumlah responden Penilaian interpretasi responden terhadap tingkat penyelenggaraan perkantoran tersebut adalah hasil perhitungan menggunakan rumus Index %. Rumus Index % = $(\text{Total Skor})/Y \times 100$

Tujuan	Untuk ukuran kualitas layanan penyelenggaraan perkantoran yang dilaksanakan oleh Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan untuk mendukung kelancaran tugas dan fungsi unit kerja di lingkungan Sekretariat Jenderal agar terlaksana secara berdaya guna, berhasil guna, dan berorientasi pada pelayanan
Satuan	Persentase (%)
Jenis Perhitungan Data	Nilai Posisi Akhir
Periode Pelaporan	Tahunan
Data Pelaporan	Tahun N
Sumber Data	Hasil kuesioner tingkat kepuasan terhadap penyelenggaraan perkantoran meliputi sarana dan prasarana di Kantor Pusat Kementerian Perhubungan dengan aspek sebagai berikut: Aspek Penyediaan Sarana dan Prasarana Kantor dan Aspek Tingkat Kepuasan Umum
Risiko	Sarana dan prasarana perkantoran yang tidak memadai atau mengalami kerusakan dapat menurunkan kualitas layanan administrasi dan kinerja pegawai
Mitigasi Risiko	• Inventarisasi dan pemetaan kondisi sarana prasarana secara berkala. • Penjadwalan pemeliharaan rutin dan penggantian fasilitas yang sudah tidak layak. • Pengusulan kebutuhan sarana prasarana secara terencana dan bertahap.

2025	2026	2027	2028	2029
80	80	82	82	83

Jakarta, 29 Desember 2025

KEPALA PUSAT



TATAN RUSTANDI, M.Sc
NIP. 19660323 198903 1 002