

LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA TRIWULAN I 2026

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA



KATA PENGANTAR



Segala puji dan syukur atas ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah dan hidayah-Nya, penyusunan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026 telah selesai disusun. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika kinerja Kementerian Perhubungan periode Triwulan I pada bulan Januari – Maret Tahun 2026.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026 mempunyai peran sebagai alat kendali dan penilai kualitas kinerja yang terukur, disamping juga sebagai alat untuk mendorong peningkatan kinerja guna terwujudnya *good governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan yang diukur berdasarkan dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Secara umum, target seluruh Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ditargetkan pada Triwulan I Tahun 2026 hampir tercapai, beberapa IKSS melampaui target pembangunan sektor perhubungan, namun masih teridentifikasi beberapa kendala yang menyebabkan Indikator Kinerja Sasaran Program belum dapat mencapai target, sehingga butuh kerja keras untuk dapat memperbaiki pencapaian target dimaksud.

Sangat disadari bahwa Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026 masih dijumpai adanya kekurangan, namun diharapkan laporan ini dapat menjadi umpan balik bagi jajaran Kementerian Perhubungan dalam rangka memperbaiki kekurangan maupun peningkatan kualitas kinerja di masa mendatang.

Akhir kata, saya selaku Menteri Perhubungan mengucapkan terima kasih dan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada seluruh keluarga besar Kementerian Perhubungan yang telah bekerja keras menyelesaikan Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026 ini.

Jakarta, 27 April 2026
a.n. Menteri Perhubungan
Sekretaris Jenderal

Arif Toha



DAFTAR ISI



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR.....	iv
RINGKASAN EKSEKUTIF	v
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan	1
I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2026	2
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA	6
II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026	6
II. 2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan I Tahun 2026.....	67
II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026.....	74
II.4 Realisasi Anggaran Triwulan I Tahun 2026.....	78
BAB III PENUTUP	82
III.1 Kesimpulan	82
III.2 Saran Tindak Lanjut	83



DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026	3
Tabel I.2	Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026.....	4
Tabel II.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan I Tahun 2026	7
Tabel II.2	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan I Tahun 2026	8
Tabel II.3	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan I Tahun 2026	16
Tabel II.4	Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2026	18
Tabel II.5	Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2026	20
Tabel II.6	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan I Tahun 2026	22
Tabel II.7	Target dan Realisasi Frekuensi Perjalanan Kereta Api pada Tahun 2026.....	23
Tabel II.8	Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional	27
Tabel II.9	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan I Tahun 2026.....	28
Tabel II.10	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan I 2026	29
Tabel II.11	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda Triwulan I 2026	32
Tabel II.12	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan Triwulan I 2026.....	34
Tabel II.13	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	37
Tabel II.14	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan.....	37
Tabel II.15	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan I Tahun 2026	38
Tabel II.16	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Triwulan I Tahun 2026.....	41
Tabel II.17	Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan Triwulan I Tahun 2026.....	41
Tabel II.18	Data Kecelakaan Triwulan I Tahun 2026.....	43
Tabel II.19	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2026.....	56
Tabel II.20	Jumlah Kejadia Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Triwulan I Tahun 2026	56
Tabel II.21	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2026.....	58
Tabel II.22	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Triwulan I Tahun 2026	61
Tabel II.23	Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional.....	66
Tabel II.24	Target Rekomendasi Kebijakan Triwulan I Tahun 2026.....	68
Tabel II.25	Rekomendasi Kebijakan Tahun 2026 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/ Subsektor/ Stakeholder	69
Tabel II.26	Capaian Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Triwulan I Tahun 2026	70
Tabel II.27	Capaian Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi per Matra.....	71
Tabel II.28	Capaian KPI RPJMN Sektor Transportasi Triwulan I Tahun 2026.....	76
Tabel II.30	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan I Terhadap Pagu Tahun 2026 Per Jenis Belanja	79
Tabel II.31	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan I Terhadap Pagu Tahun 2026 Sesuai RSPP	80

DAFTAR GAMBAR



Gambar I.1	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029.....	3
Gambar I.2	Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2026.....	4
Gambar II.1	Data Kecelakaan Triwulan I Tahun 2026	43
Gambar II.2	Jumlah Data Kendaraan Per-Pulau	43
Gambar II.3	Peresmian Stasiun Tanah Jatake di Banten.....	75
Gambar II.4	Penutupan Posko Angkutan Lebaran Terpadu Tahun 2026 (1447 H).....	76

RINGKASAN EKSEKUTIF

RINGKASAN EKSEKUTIF

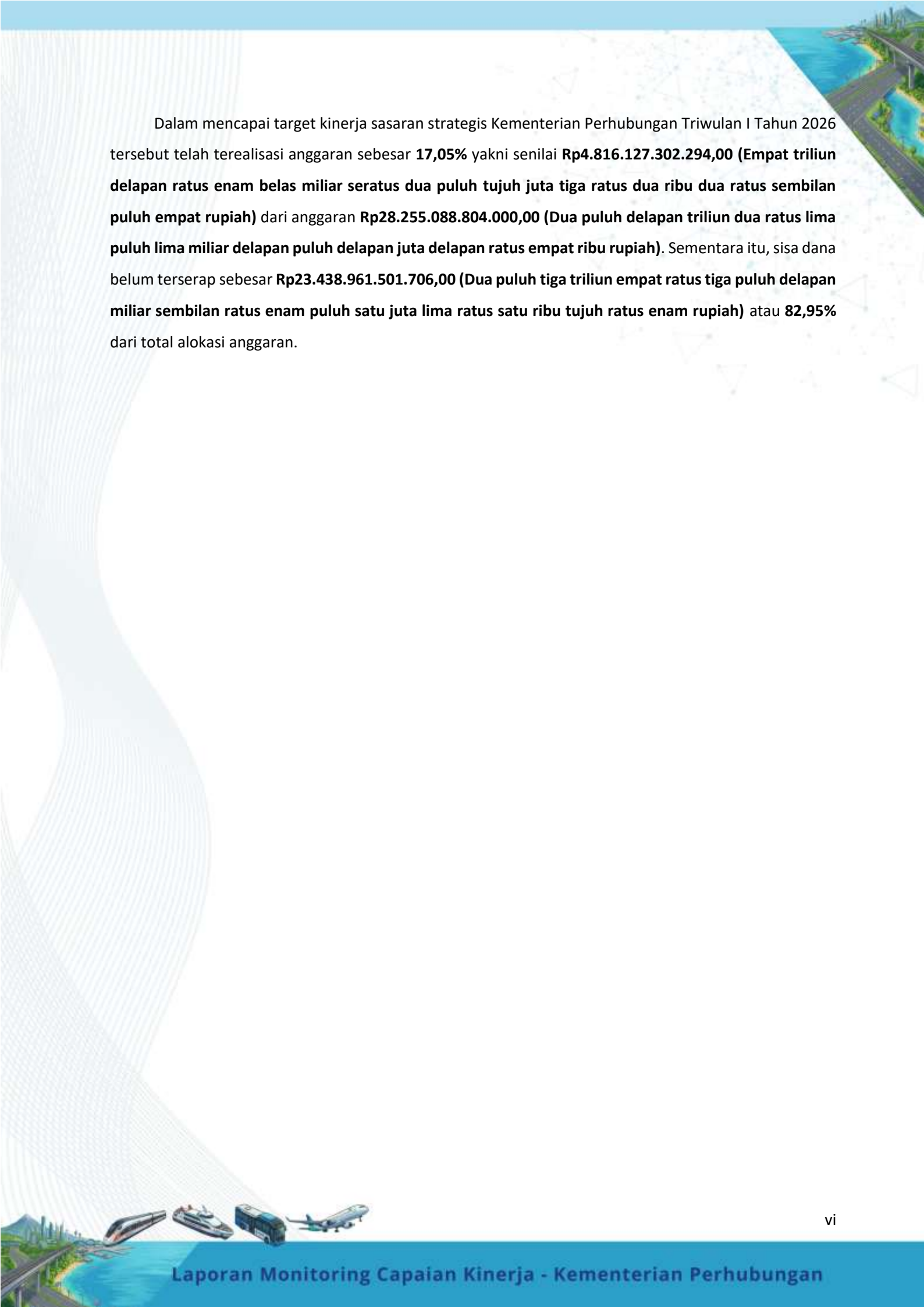
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah mengamanatkan pada setiap instansi pemerintah untuk menyusun dokumen Laporan Kinerja Instansi Pemerintah secara berjenjang sebagai bentuk pertanggungjawaban atas seluruh tugas dan kewajiban yang diamanatkan.

Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, perencanaan strategis merupakan langkah awal yang harus dilakukan oleh instansi pemerintah agar mampu menjawab tantangan dan perubahan lingkungan strategis yang terjadi. Melalui pendekatan Rencana Strategis yang transparan dan sinergi, instansi pemerintah dapat memadukan visi, misi dengan potensi, peluang dan kendala yang dihadapi dalam rangka peningkatan akuntabilitas kinerjanya. Perencanaan kinerja Kementerian Perhubungan disusun melalui 2 (dua) tahapan perencanaan, yaitu tahapan penyusunan Rencana Kinerja Tahunan (RKT) dan tahapan penyusunan Perjanjian Kinerja (PK).

Dapat disampaikan bahwa beberapa indikator kinerja seperti Rasio Konektivitas Transportasi Udara dan Perkeretaapian, Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda, Multimoda dan Perkotaan, serta Tingkat Keselamatan Transportasi Laut, Udara dan Perkeretaapian yang belum mencapai 100% selama periode Triwulan I Tahun 2026.

Kementerian Perhubungan berkomitmen untuk menjaga kinerja sesuai target yang telah ditetapkan. Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Triwulan I Tahun 2026 cukup baik. Berdasarkan Perjanjian Kinerja terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis yang terdiri dari 4 (empat) Indikator Kinerja Sasaran Strategis dengan rincian sebagai berikut:

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja Sasaran Strategis		Satuan	Target	Realisasi Tw I	Capaian Tw I (%)
SS 1. Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional					
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,722	0,720	99,686
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	17,369	16,525	96,014
SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional					
IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	94,624	95,925	101,375
SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional					
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	98,145	98,673	100,630



Dalam mencapai target kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026 tersebut telah terealisasi anggaran sebesar **17,05%** yakni senilai **Rp4.816.127.302.294,00** (Empat triliun delapan ratus enam belas miliar seratus dua puluh tujuh juta tiga ratus dua ribu dua ratus sembilan puluh empat rupiah) dari anggaran **Rp28.255.088.804.000,00** (Dua puluh delapan triliun dua ratus lima puluh lima miliar delapan puluh delapan juta delapan ratus empat ribu rupiah). Sementara itu, sisa dana belum terserap sebesar **Rp23.438.961.501.706,00** (Dua puluh tiga triliun empat ratus tiga puluh delapan miliar sembilan ratus enam puluh satu juta lima ratus satu ribu tujuh ratus enam rupiah) atau **82,95%** dari total alokasi anggaran.



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.2 Struktur Organisasi

1.3 Perjanjian Kinerja



BAB - I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

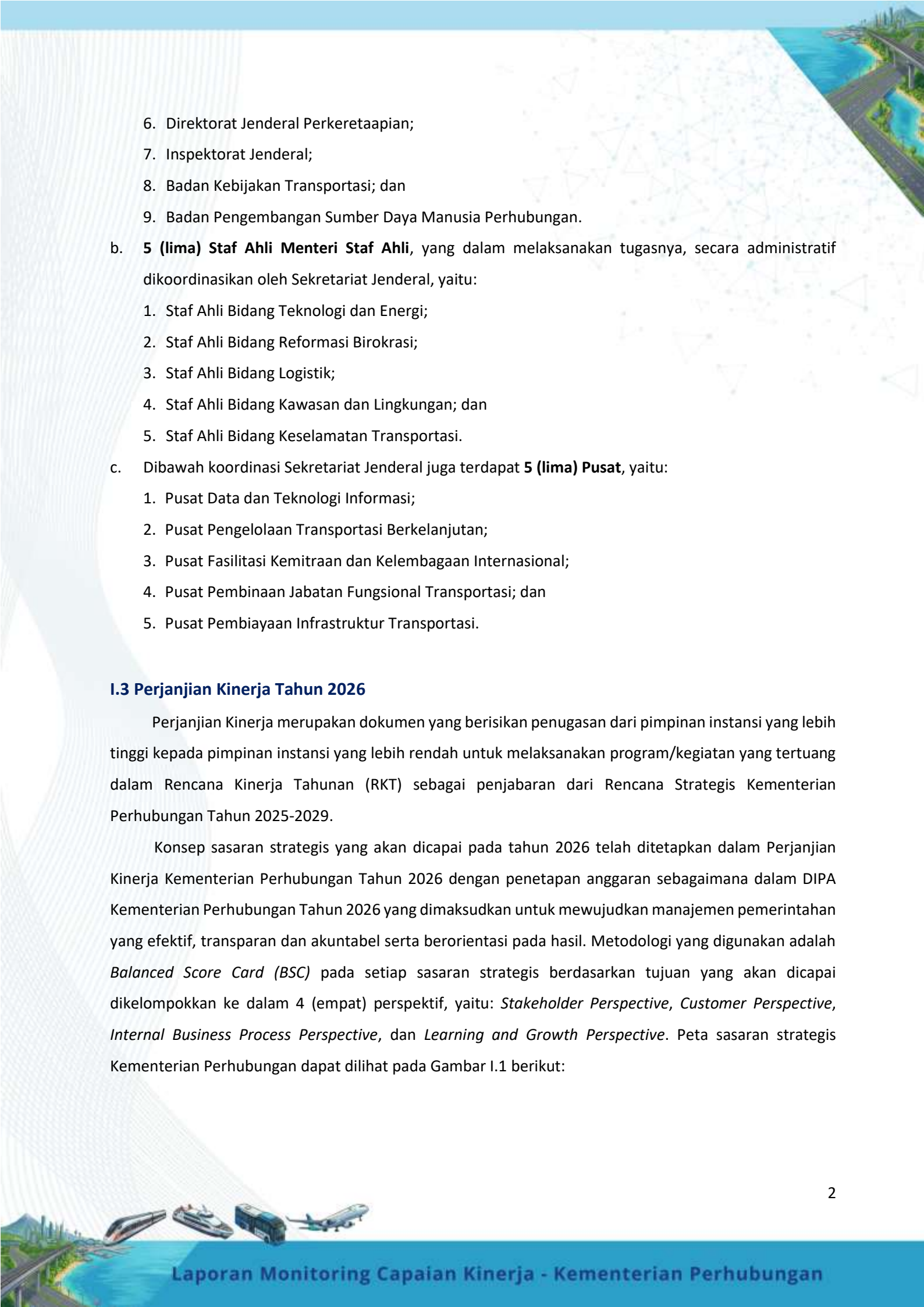
Pelaporan kinerja diamanatkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), kemudian diturunkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan SAKIP. Setiap entitas akuntabilitas kinerja menyusun dan menyajikan Laporan Kinerja atas prestasi kerja yang dicapai berdasarkan penggunaan anggaran yang telah dialokasikan. Pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan dilaporkan setiap bulan melalui aplikasi *e-Performance* dan disusun dalam bentuk laporan kinerja tahunan dan laporan monitoring capaian kinerja triwulan. Capaian kinerja beserta data dukung dan realisasi anggaran per triwulan *diinput* oleh unit kerja dan dimonitor oleh Pimpinan secara elektronik.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026 disusun untuk melaporkan progres capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan periode Januari – Maret 2026 yang targetnya telah diperjanjikan dalam Perjanjian Kinerja (PK) Kementerian Perhubungan Tahun 2026 serta Rancangan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan

Peran Kementerian Perhubungan sebagai lembaga pemerintahan yang berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden mempunyai tugas menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, yakni Kementerian Perhubungan terdiri dari 9 (sembilan) unit Eselon I.A, 5 (lima) Staf Ahli Menteri dan 5 (lima) Pusat, yaitu:

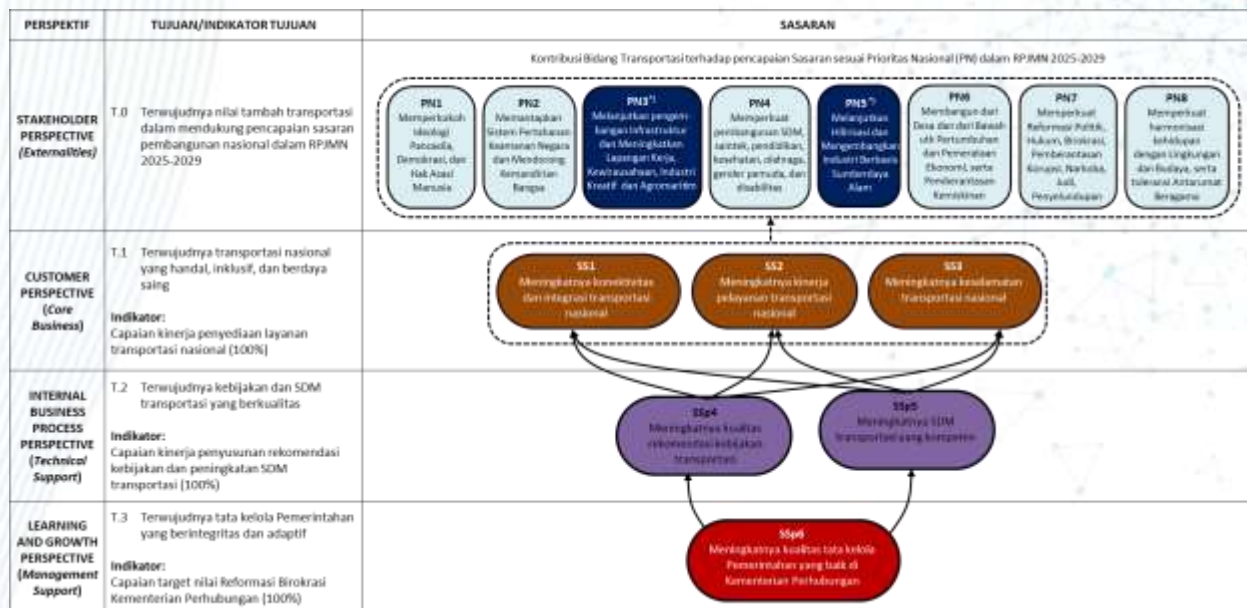
- a. **9 (sembilan) unit Eselon I**, yaitu:
 1. Sekretariat Jenderal;
 2. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 3. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 4. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
 5. Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda;

- 
6. Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
 7. Inspektorat Jenderal;
 8. Badan Kebijakan Transportasi; dan
 9. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan.
- b. **5 (lima) Staf Ahli Menteri Staf Ahli**, yang dalam melaksanakan tugasnya, secara administratif dikoordinasikan oleh Sekretariat Jenderal, yaitu:
1. Staf Ahli Bidang Teknologi dan Energi;
 2. Staf Ahli Bidang Reformasi Birokrasi;
 3. Staf Ahli Bidang Logistik;
 4. Staf Ahli Bidang Kawasan dan Lingkungan; dan
 5. Staf Ahli Bidang Keselamatan Transportasi.
- c. Dibawah koordinasi Sekretariat Jenderal juga terdapat **5 (lima) Pusat**, yaitu:
1. Pusat Data dan Teknologi Informasi;
 2. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan;
 3. Pusat Fasilitas Kemitraan dan Kelembagaan Internasional;
 4. Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi; dan
 5. Pusat Pembiayaan Infrastruktur Transportasi.

I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2026

Perjanjian Kinerja merupakan dokumen yang berisikan penugasan dari pimpinan instansi yang lebih tinggi kepada pimpinan instansi yang lebih rendah untuk melaksanakan program/kegiatan yang tertuang dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) sebagai penjabaran dari Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

Konsep sasaran strategis yang akan dicapai pada tahun 2026 telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026 dengan penetapan anggaran sebagaimana dalam DIPA Kementerian Perhubungan Tahun 2026 yang dimaksudkan untuk mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil. Metodologi yang digunakan adalah *Balanced Score Card (BSC)* pada setiap sasaran strategis berdasarkan tujuan yang akan dicapai dikelompokkan ke dalam 4 (empat) perspektif, yaitu: *Stakeholder Perspective*, *Customer Perspective*, *Internal Business Process Perspective*, dan *Learning and Growth Perspective*. Peta sasaran strategis Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada Gambar I.1 berikut:



Gambar I.1

Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029

Adapun rincian target kinerja dan alokasi anggaran yang dituangkan dalam dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026, sebagaimana Tabel I.1.

Tabel I.1

Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026

No.	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
SS 1	Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS 1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio 0,722
		IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	% 17,369
SS 2	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks 94,624
SS 3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	% 98,145

Sumber: Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026

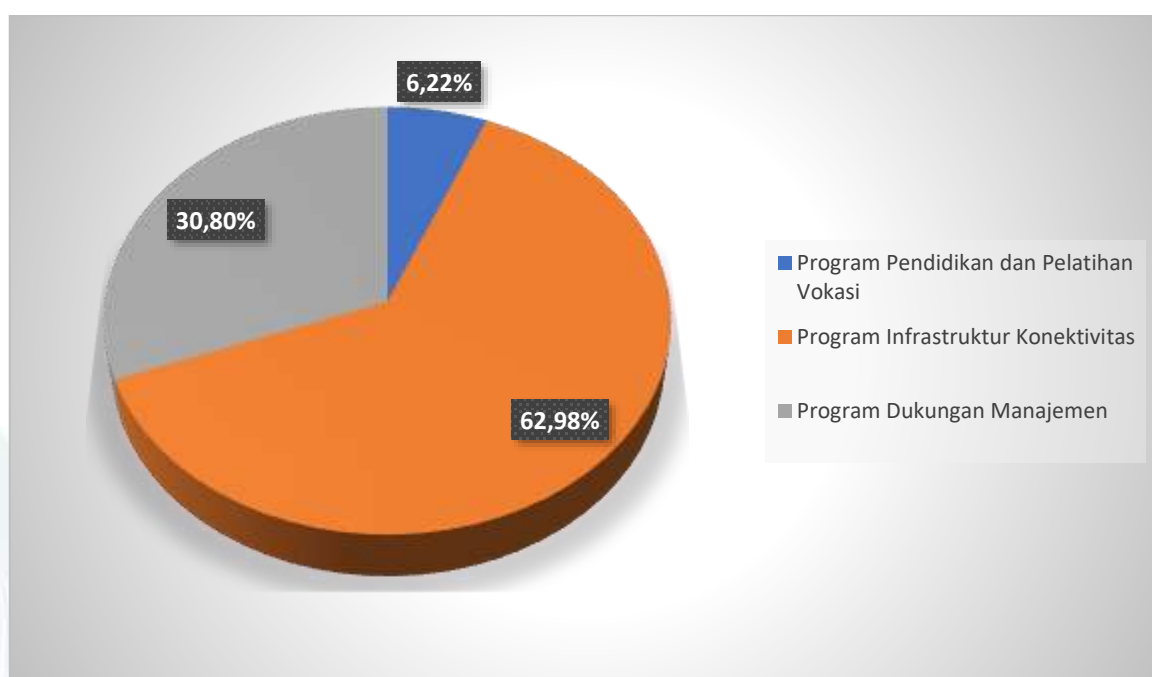
Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026 didukung dengan anggaran sebesar Rp28.255.0884.804.000,00 (Dua puluh delapan triliun dua ratus lima puluh lima miliar delapan ratus delapan puluh empat juta delapan ratus empat ribu rupiah) yang berpedoman pada Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran, dimana anggaran Kementerian Perhubungan terdistribusi untuk

Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi, Program Infrastruktur Konektivitas dan Program Dukungan Manajemen, sebagaimana disajikan dalam Tabel I.2 berikut.

Tabel I.2
Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026

No.	Program	Alokasi Anggaran (Rp)
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.756.384.712.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	17.796.260.534.000
3	Program Dukungan Manajemen	8.702.443.558.000
Total		28.255.088.804.000

Sumber: Dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026



Gambar I.2
Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2026



BAB II

AKUNTABILITAS KERJA

2.1 Capaian Kinerja

2.2 Capaian Kinerja Lainnya

2.3 Prestasi

2.4 Realisasi Anggaran



BAB - II

AKUNTABILITAS KINERJA

Pengukuran capaian kinerja Kementerian Perhubungan dilakukan melalui analisis dan evaluasi kinerja dengan menggunakan formulir pengukuran kinerja sesuai Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja. Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Dalam pelaksanaan evaluasi pelaksanaan akuntabilitas kinerja instansi Pemerintah, mengacu pada peraturan Menteri PAN-RB Nomor 88 Tahun 2021 tentang Pedoman Evaluasi AKIP. Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan atau ketidakberhasilan pelaksanaan kegiatan program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kementerian Perhubungan.

II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026

Perwujudan visi pembangunan nasional dalam sektor transportasi yaitu dengan “Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”. Hal tersebut merupakan perwujudan Transportasi Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah. Misi Kementerian Perhubungan, kemudian dijabarkan dalam tujuan dan sasaran strategis pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan. Capaian Indikator Kinerja Utama Triwulan I Tahun 2026 Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

SASARAN 1 : MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran ini merupakan *customer perspective* yang merupakan Sasaran Strategis 1 Kementerian Perhubungan yang diukur dengan IKSS 1.1 yaitu Rasio Konektivitas Nasional. Indikator Kinerja (IK) ini merupakan komposit dari Rasio Konektivitas Transportasi Darat, Rasio Konektivitas Transportasi Laut, Rasio Konektivitas Transportasi Udara, dan Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian serta IKSS 1.2 yaitu Tingkat Integrasi Transportasi Nasional yang merupakan kontribusi indikator kinerja dari Direktorat Jenderal Integrasi dan Transportasi Multimoda.

IKSS 1.1 RASIO KONEKTIVITAS TRANSPORTASI NASIONAL

Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Tahun 2026 berdasarkan target pada Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 memiliki target 0,713 namun dalam penyusunan Perjanjian Kinerja ada penyesuaian target menjadi 0,722. Target kinerja Triwulan I adalah sebesar 0,722 dengan realisasi 0,720 atau mencapai 99,686% dari target Triwulan I Tahun 2026. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.1 berikut:

Tabel II.1
Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan I Tahun 2026

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS1. MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL								
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,722	Tw. I	0,722	0,720	99,686	99,686
	Transportasi Darat		0,545		0,545	0,546	100,163	100,163
	Transportasi Laut		0,972		0,972	0,972	100,000	100,000
	Transportasi Udara		0,911		0,911	0,904	99,232	99,232
	Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,460	0,457	99,348	99,348

Sumber: Hasil Analisis, 2026

1. Rasio Konektivitas Transportasi Darat

Berdasarkan dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Darat merupakan komposit dari Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dan Rasio Konektivitas Transportasi ASDP. Adapun pada Triwulan I Tahun 2026, target Rasio Konektivitas Transportasi Darat sebesar 0,545 dengan komposit dari masing-masing target Rasio Konektivitas Transportasi Jalan sebesar 0,459 dan target Rasio Konektivitas Transportasi ASDP sebesar 0,631. Rumus perhitungan pada indikator Rasio Konektivitas Transportasi Darat dijabarkan sebagai berikut.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{\text{Rasio Konektivitas Transp. Jalan} + \text{Rasio Konektivitas Transp. ASDP}}{2}$$

$$\text{Target Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{0,459 + 0,631}{2} = 0,545$$

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{0,461 + 0,631}{2} = 0,546$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,546}{0,545} \times 100\% = 100,163\%$$

a) Rasio Konektivitas Transportasi Jalan

Rasio Konektivitas Transportasi Jalan merupakan rasio konektivitas untuk seluruh wilayah di Indonesia, baik perkotaan Jabodetabek maupun wilayah lainnya. Rasio Konektivitas Transportasi Jalan mengukur tingkat konektivitas transportasi jalan secara keseluruhan dengan mempertimbangkan empat segmen utama yang mencakup angkutan penumpang perkotaan, angkutan di daerah tertinggal, angkutan antar kota dan pusat kegiatan, serta angkutan barang.

Tabel II.2
Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,461	Tw. I	0,459	0,461	100,386	100,386

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2026

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Jalan digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Jalan} = \frac{\text{RKPP} + \text{RKDTPK} + \text{RKKSPN} + \text{RKAKP} + \text{RKAB}}{5}$$

Keterangan:

- **RKPP** merupakan rasio konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota yang dihitung berdasarkan tingkat konektivitas kota-kota dengan layanan angkutan umum massal, serta integrasi moda transportasi;
- **RKDTPK** merupakan rasio layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK yang diukur berdasarkan pengukuran konektivitas ke wilayah-wilayah yang masuk dalam kategori daerah tertinggal, terdepan, dan perbatasan dengan layanan angkutan perintis;
- **RKKPSN** merupakan rasio beroperasinya layanan angkutan pada Pusat Strategis dan/atau Pedesaan Antar Provinsi yang dihitung berdasarkan tingkat konektivitas layanan pada Pusat Kegiatan Strategis seperti Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dan Kawasan IKN;
- **RKAKAP** merupakan rasio konektivitas jaringan trayek antar kota dengan terminal, pusat kegiatan (KEK, KSN, & KI), lintas negara, dan pedesaan antar provinsi yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas transportasi antar kota dan pusat kegiatan, termasuk trayek angkutan antar kota antar provinsi;
- **RKAB** merupakan rasio konektivitas layanan angkutan barang dengan terminal angkutan barang yang diukur berdasarkan kapasitas layanan angkutan barang dan terminal barang yang memenuhi standar.

Realisasi indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan IV Tahun 2025 terhadap target Revisi III Perjanjian Kinerja Tahun 2025 yaitu sebesar 0,404 yang diperoleh dari perhitungan berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Jalan} = \frac{0,444 + 0,250 + 0,157 + 0,852 + 0,600}{4} = 0,461$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,461}{0,459} \times 100\% = 100,386\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Faktor keberhasilan dari Indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada tahun 2026 didukung dari beberapa kegiatan yaitu:

1. Keberhasilan konektivitas jaringan angkutan penumpang perkotaan dengan wilayah kota (RKPP) pada Triwulan I Tahun 2026, dikarenakan beroperasinya layanan angkutan umum massal perkotaan, yaitu:
 - a) Persentase rasio cukup tinggi dipengaruhi oleh jumlah kota-kota yang ter-cover BTS atau BRT sebanyak 14 Kota, sedangkan jumlah kota BRT pada pemerintah daerah sebanyak 14 kota;
 - b) Pemanfaatan teknologi telematika untuk pelaksanaan pengawasan operasional dan pelayanan melalui pemanfaatan *Digital Checker*, *Fleet Management System*, *Cashless Payment*, memberikan kemudahan bagi regulator dan manajemen pengelola dalam melakukan pengawasan operasional dan pencatatan data dan informasi dapat memberikan data yang cukup akurat;
 - c) Adanya Kegiatan Evaluasi Pelaksanaan layanan angkutan umum massal perkotaan sehingga membantu mobilisasi masyarakat perkotaan yang dapat meningkatkan layanan angkutan umum perkotaan dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada.
2. Keberhasilan konektivitas jaringan transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan Terluar (DTPK) pada Triwulan I Tahun 2026, dikarenakan tersedianya Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK, yaitu:
 - a) Adanya dukungan pemerintah melalui pemberian subsidi angkutan jalan perintis;
 - b) Adanya kegiatan evaluasi pelaksanaan keberintisan angkutan jalan sehingga membantu mobilisasi masyarakat yang daerahnya belum terlayani angkutan umum dan juga dapat membantu untuk melakukan evaluasi terhadap trayek yang ada;
 - c) Pelaksanaan subsidi Angkutan Jalan Perintis melalui 32 Balai Pengelola Transportasi Darat dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5188 TAHUN

2025 tanggal 15 Oktober 2025 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2026;

- d) Selain itu dengan diterbitkannya Keputusan Dirjen Hubdat No. KP-DRJD 630 Tahun 2022 Tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Berupa Bantuan Biaya Operasional Angkutan Jalan Perintis diharapkan dapat menjadi acuan bagi Balai Pengelola Transportasi Darat dalam pelaksanaan dan perencanaan angkutan jalan perintis di daerah sehingga banyak wilayah dan masyarakat yang dapat terlayani angkutan umum.
3. Keberhasilan beroperasinya layanan angkutan pada Pusat Kegiatan Strategis dan/atau Pedesaan Antar Provinsi dalam mendukung konektivitas dan aksesibilitas kawasan prioritas nasional pada Triwulan I Tahun 2026, yaitu:
- a) Meningkatnya jangkauan layanan angkutan pada KSPN prioritas dengan akses transportasi memadai sehingga mempengaruhi persentase rasio yang cukup tinggi;
 - b) Konektivitas antar simpul transportasi seperti terminal, bandara, dan pelabuhan menuju kawasan pariwisata turut meningkatkan tingkat keterlayanan;
 - c) Tingginya mobilitas masyarakat dan wisatawan pada KSPN mendorong peningkatan frekuensi layanan angkutan;
 - d) Program pengembangan dan integrasi layanan angkutan pada KSPN berkontribusi dalam meningkatkan aksesibilitas;
 - e) Dukungan pembangunan dan peningkatan infrastruktur transportasi pada KSPN memperkuat capaian keterlayanan layanan angkutan;
 - f) Kawasan IKN saat ini menjadi magnet pariwisata nasional sehingga memberikan dampak meningkatnya pengunjung dengan tujuan wisata ke Kawasan IKN.
4. Keberhasilan Faktor keberhasilan Rasio Beroperasinya layanan terminal tipe A untuk mendukung konektivitas pada Triwulan I Tahun 2026, yaitu:
- a) Nilai rasio yang cukup tinggi yaitu 0,852 mencerminkan bahwa sebagian besar Terminal Tipe A eksisting sudah aktif beroperasi memberikan layanan kepada masyarakat pengguna angkutan umum darat;
 - b) Upaya peningkatan jumlah Terminal Tipe A yang beroperasi terus dilakukan melalui kegiatan pembangunan terminal baru, rehabilitasi dan revitaliasi terminal eksisting. Pada T.A. 2026 sedang dilaksanakan kegiatan Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Palopo sebagai salah satu bentuk upaya penambahan terminal baru;
 - c) Pelaksanaan kegiatan-kegiatan pendukung layanan di Terminal Tipe A seperti *excellent service* untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan kepuasan masyarakat pengguna terminal.

5. Keberhasilan Faktor keberhasilan Terminal angkutan barang untuk mendukung konektivitas pada Triwulan I Tahun 2026, yaitu:
- a) Pelaksanaan koordinasi antar instansi pemerintah terkait *Customs, Immigration, Quarantine and Security* (CIQS) serta pelaksanaan uji coba alur kendaraan ekspor dan impor di Terminal Barang Internasional Motaain dilakukan dalam rangka percepatan operasional Terminal Barang Internasional di seluruh Indonesia;
 - b) Upaya peningkatan jumlah Terminal Barang Internasional yang beroperasi terus dilakukan melalui kegiatan pembangunan terminal barang baru, rehabilitasi dan revitalisasi terminal barang eksisting. Pada T.A 2025 telah dilakukan kegiatan pembangunan dedicated lane di TBI Motaain dan pembangunan pagar pembatas untuk area kepabeanan di TBI Skouw. Hal ini dilakukan dalam rangka percepatan operasional Terminal Barang Internasional di seluruh Indonesia;
 - c) Pemenuhan sarana dan prasarana berupa fasilitas penunjang kepabeanan (alat pemindai/ X-Ray) telah diusulkan pada T.A 2027. Hal ini dilakukan dalam rangka percepatan operasional Terminal Barang Internasional di seluruh Indonesia.

POTENSI PERMASALAHAN

Selain beberapa faktor keberhasilan di atas, terdapat juga kendala dari pelaksanaan kegiatan Indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada tahun 2025 yang terbagi dalam beberapa bagian berikut ini:

1. Konektivitas Jaringan Angkutan Penumpang Perkotaan dengan Wilayah Kota (RKPP)

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam RKPP yaitu dalam Layanan Angkutan Umum Massal Perkotaan yaitu:

- a) Kurangnya pembinaan kepada para pemerintah daerah dalam menerapkan standar minimal pelayanan yang sudah ditetapkan dengan pada kegiatan BTS di beberapa kota penerima subsidi *Buy The Service*;
- b) Keterbatasan anggaran, sehingga harus mengoptimalkan anggaran yang tersedia dalam pemenuhan kebutuhan layanan angkutan umum massal perkotaan;
- c) Kurangnya dukungan dari Pemerintah Daerah dan masyarakat dalam pengembangan angkutan umum massal sehingga keberlanjutan program BTS di daerah kurang optimal dengan program pemerintah pusat.

2. Konektivitas Jaringan Transportasi Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK)

Adapun beberapa kendala yang dihadapi dalam RKDTPK yaitu dalam Layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah DTPK, antara lain:

- a) Pelayanan trayek keperintisan angkutan jalan saat ini berdasarkan usulan dari Pemerintah Daerah dimana lokasi yang diusulkan adalah daerah yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, belum mengakomodir daerah DTPK;

- 
- b) Pelayanan keperintisan angkutan jalan belum dapat dilaksanakan secara maksimal dikarenakan kondisi geografis (seperti pegunungan atau dataran tinggi) dan akses jalan yang belum memadai;
 - c) Kendaraan operasional angkutan jalan perintis sebagian besar sudah mencapai umur teknis sehingga perlu diremajakan dan kendaraan yang digunakan tidak sesuai dengan akses jalan yang dilalui;
 - d) Efisiensi anggaran pada penyelenggaraan layanan angkutan perintis untuk melayani wilayah Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK) menghadapi kendala berupa rendahnya tingkat okupansi, tingginya biaya operasional, serta keterbatasan sarana dan prasarana pendukung di daerah tujuan. Kondisi ini menuntut adanya strategi pengelolaan anggaran yang lebih tepat guna, seperti penyesuaian rute berdasarkan kebutuhan riil masyarakat, optimalisasi jadwal layanan, serta integrasi dengan moda transportasi lain untuk meningkatkan keterisian penumpang. Selain itu, diperlukan sinergi antara pemerintah pusat dan daerah dalam pendanaan, serta penguatan mekanisme monitoring dan evaluasi agar subsidi angkutan perintis dapat dimanfaatkan secara efektif, efisien, dan tetap menjamin keterjangkauan akses transportasi bagi masyarakat di wilayah DTPK.

3. Rasio Beroperasinya Layanan Angkutan pada Pusat Kegiatan Strategis dan/atau Pedesaan Antar Provinsi

Beberapa kendala dalam beroperasinya layanan angkutan pada Pusat Kegiatan Strategis dan/atau Pedesaan Antar Provinsi, antara lain:

- a) Tidak semua wilayah dalam PP 50 Tahun 2011 dapat dilayani karena ada beberapa yang berada di kawasan perkotaan yang sudah banyak alternatif angkutan lainnya;
- b) Tidak adanya permintaan/pengajuan dari daerah untuk melayani angkutan KSPN di wilayah tersebut dimana untuk pelayanan angkutan KSPN dibutuhkan dasar permintaan dari daerah;
- c) Ketersediaan layanan angkutan dipengaruhi oleh tingkat kelayakan operasional trayek, khususnya pada wilayah dengan jumlah penumpang yang rendah menyebabkan operator tidak mau melayani di kawasan tersebut;
- d) Angkutan KSN - IKN saat ini masih sangat bergantung pada jalur non-tol (Jalan Nasional/Jalan Provinsi) melalui rute Sepaku. Jalur ini memiliki tantangan teknis berupa kemiringan lereng yang curam di beberapa titik dan jarak tempuh hingga mencapai 3 jam, Hingga saat ini jalan tol langsung dari Balikpapan ke IKN belum sepenuhnya rampung dan belum dapat difungsikan secara komersial untuk operasional bus regular.

4. Rasio Beroperasinya Layanan Terminal Tipe A untuk Mendukung Konektivitas

Adapun beberapa kendala yang dihadapi, antara lain:

- a) Efisiensi anggaran menyebabkan pembangunan Terminal Penumpang Tipe A baru belum optimal. Hingga akhir triwulan I tahun 2026 baru terlaksana 1 (satu) kegiatan Pembangunan



Terminal Penumpang Tipe A yaitu Pembangunan Terminal Penumpang Tipe A Palopo yang sedang berjalan pada tahun ini;

- b) Status aset beberapa terminal yang masih dimiliki Pemda sehingga tidak dapat dilakukan rehabilitasi/revitalisasi menggunakan APBN;
- c) Belum adanya Rencana Induk Terminal Nasional (RITN). Rencana Induk Terminal Nasional diperlukan sebagai dasar penetapan simpul terminal dan pembangunan Terminal Tipe A baru, kegiatan penyusunan RITN sedang diusulkan untuk tahun anggaran 2027.

5. Rasio Beroperasinya Layanan Terminal Barang untuk Mendukung Konektivitas

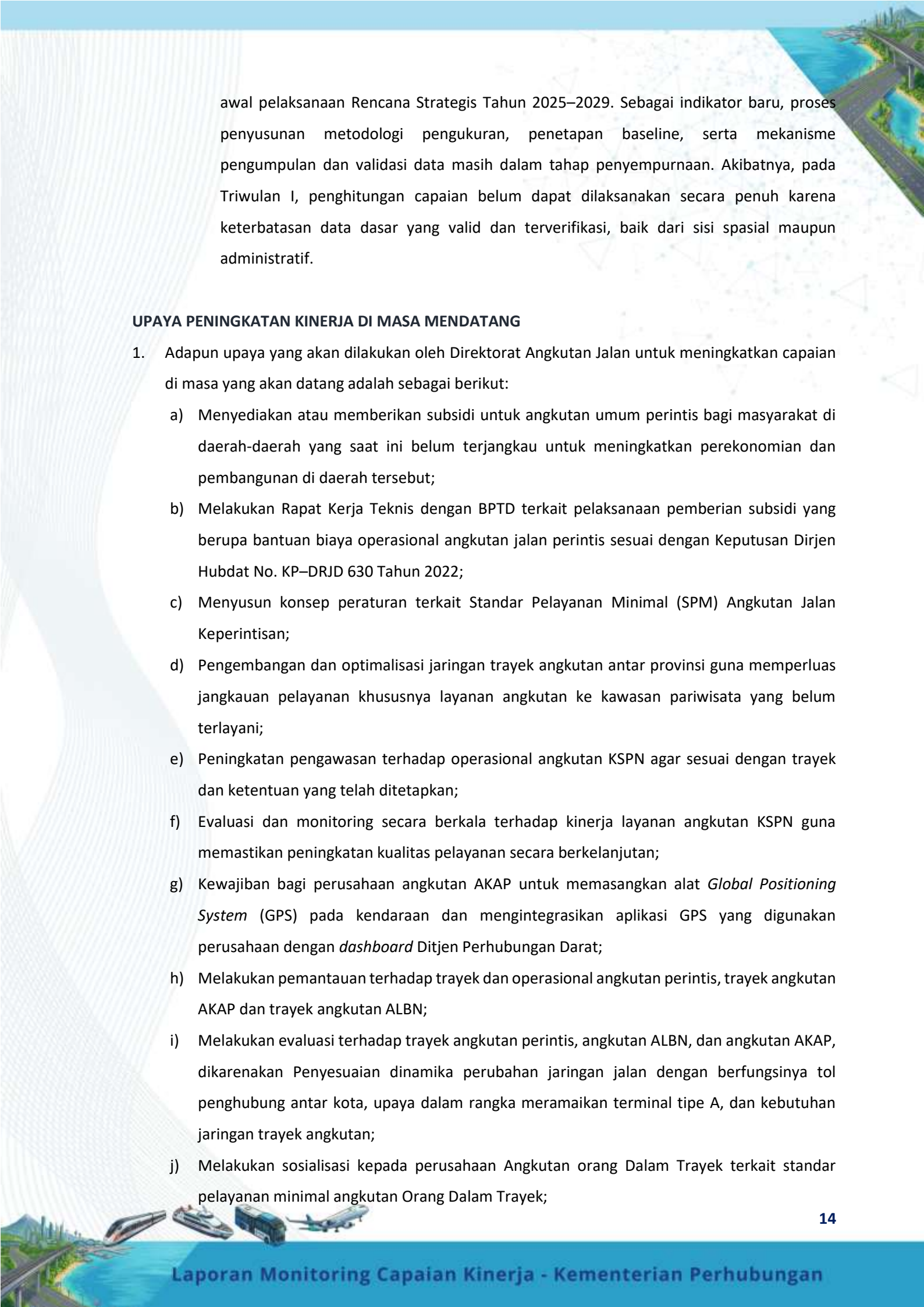
Kendala yang dihadapi, antara lain:

a) Layanan Angkutan Barang:

- 1) Belum adanya peraturan yang mengatur tentang layanan angkutan barang;
- 2) Layanan angkutan barang di perkotaan menghadapi berbagai kendala dan permasalahan, di antaranya adalah kemacetan lalu lintas, kesulitan parkir, keterbatasan ruang pergudangan, masalah lingkungan seperti emisi kendaraan dan polusi suara, serta kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan;
- 3) Selain itu, ada juga masalah logistik seperti barang hilang atau rusak di perjalanan, kurangnya informasi dan komunikasi, serta permasalahan infrastruktur seperti jalan yang tidak memadai. Belum adanya Regulasi atau Peraturan yang mengatur pelaksanaan layanan angkutan barang di kawasan perkotaan.

b) Operasi Layanan Terminal Barang sesuai SPM:

- 1) Efisiensi Anggaran pada Awal Tahun Anggaran, Pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengembangan konektivitas jaringan jalan pada Triwulan I mengalami perlambatan akibat adanya kebijakan efisiensi anggaran pada awal tahun anggaran. Proses penyesuaian anggaran yang bersifat dinamis, termasuk proses revisi DIPA dan pelaksanaan pengadaan barang/jasa, turut mempengaruhi keterlambatan penyerapan anggaran dan pemenuhan terhadap Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria Subdirektorat Terminal Barang, yang secara langsung berdampak pada tertundanya operasional di terminal barang;
- 2) Metodologi Perhitungan Indikator yang Menggunakan Pola Akumulatif, perlu dipahami bahwa indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan dihitung secara akumulatif sepanjang tahun berjalan. Dengan demikian, capaian pada Triwulan I secara teknis wajar apabila menunjukkan angka yang masih rendah, mengingat sebagian besar output kegiatan baru akan terealisasi pada Tahun Anggaran 2026, seiring dengan terpenuhinya fasilitas di Terminal Barang;
- 3) Kendala Teknis dan Administratif dalam Proses Penyediaan Data Dasar, Rendahnya capaian indikator pada triwulan I tahun 2026 juga disebabkan oleh status indikator Rasio Konektivitas Transportasi Jalan yang merupakan indikator baru yang ditetapkan pada



awal pelaksanaan Rencana Strategis Tahun 2025–2029. Sebagai indikator baru, proses penyusunan metodologi pengukuran, penetapan baseline, serta mekanisme pengumpulan dan validasi data masih dalam tahap penyempurnaan. Akibatnya, pada Triwulan I, penghitungan capaian belum dapat dilaksanakan secara penuh karena keterbatasan data dasar yang valid dan terverifikasi, baik dari sisi spasial maupun administratif.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

1. Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Angkutan Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
 - a) Menyediakan atau memberikan subsidi untuk angkutan umum perintis bagi masyarakat di daerah-daerah yang saat ini belum terjangkau untuk meningkatkan perekonomian dan pembangunan di daerah tersebut;
 - b) Melakukan Rapat Kerja Teknis dengan BPTD terkait pelaksanaan pemberian subsidi yang berupa bantuan biaya operasional angkutan jalan perintis sesuai dengan Keputusan Dirjen Hubdat No. KP–DRJD 630 Tahun 2022;
 - c) Menyusun konsep peraturan terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Jalan Keperintisan;
 - d) Pengembangan dan optimalisasi jaringan trayek angkutan antar provinsi guna memperluas jangkauan pelayanan khususnya layanan angkutan ke kawasan pariwisata yang belum terlayani;
 - e) Peningkatan pengawasan terhadap operasional angkutan KSPN agar sesuai dengan trayek dan ketentuan yang telah ditetapkan;
 - f) Evaluasi dan monitoring secara berkala terhadap kinerja layanan angkutan KSPN guna memastikan peningkatan kualitas pelayanan secara berkelanjutan;
 - g) Kewajiban bagi perusahaan angkutan AKAP untuk memasang alat *Global Positioning System* (GPS) pada kendaraan dan mengintegrasikan aplikasi GPS yang digunakan perusahaan dengan *dashboard* Ditjen Perhubungan Darat;
 - h) Melakukan pemantauan terhadap trayek dan operasional angkutan perintis, trayek angkutan AKAP dan trayek angkutan ALBN;
 - i) Melakukan evaluasi terhadap trayek angkutan perintis, angkutan ALBN, dan angkutan AKAP, dikarenakan Penyesuaian dinamika perubahan jaringan jalan dengan berfungsinya tol penghubung antar kota, upaya dalam rangka meramaikan terminal tipe A, dan kebutuhan jaringan trayek angkutan;
 - j) Melakukan sosialisasi kepada perusahaan Angkutan orang Dalam Trayek terkait standar pelayanan minimal angkutan Orang Dalam Trayek;

- 
- k) Melakukan penambahan kota yang dilayani dengan angkutan umum perkotaan BTS.
 - 2. Upaya yang dilakukan oleh Direktorat Prasarana Transportasi Jalan untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:
 - a) Meningkatkan jumlah Terminal Tipe A beroperasi melalui kegiatan Pembangunan Terminal Tipe A baru serta rehabilitasi/revitalisasi Terminal Tipe A eksisting;
 - b) Meningkatkan koordinasi dengan Pemerintah Daerah dan instansi lainnya terkait penyelesaian status aset Terminal Tipe A yang belum terselesaikan;
 - c) Mengusulkan kegiatan penyusunan Rencana Induk Terminal Nasional sebagai pedoman pembangunan simpul-simpul Terminal Tipe A baru;
 - d) Meningkatkan koordinasi dengan Pemerintah Daerah dan instansi lainnya terkait *Customs, Immigration, Quarantine and Security (CIQS)* serta perlu adanya pelaksanaan uji coba alur kendaraan ekspor dan impor di Terminal Barang Internasional Motaain sebagai langkah percepatan operasional Terminal Barang Internasional di seluruh Indonesia;
 - e) Meningkatkan jumlah Terminal Barang Internasional yang beroperasi melalui kegiatan pembangunan terminal barang baru, rehabilitasi dan revitalisasi terminal barang eksisting dalam rangka percepatan operasional Terminal Barang Internasional di seluruh Indonesia;
 - f) Melakukan pemantauan atas progress usulan pemenuhan sarana dan prasarana berupa fasilitas penunjang kepabeanan (alat pemindai/X-Ray) sebagai langkah percepatan operasional Terminal Barang Internasional di seluruh Indonesia.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Jalan pada Tahun 2026 adalah senilai Rp495.777.453,00 (Empat ratus sembilan puluh lima juta tujuh ratus tujuh puluh tujuh ribu empat ratus lima puluh tiga rupiah) realiasi sampai dengan Triwulan I Tahun 2026 sebesar 8,52% atau senilai Rp42.215.694,00 (Empat puluh dua juta dua ratus lima belas ribu enam ratus sembilan puluh empat rupiah).

b) Rasio Konektivitas Transportasi ASDP

Rasio Konektivitas Transportasi ASDP merupakan rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan dengan rasio konektivitas angkutan sungai dan danau. Rasio konektivitas transportasi angkutan penyeberangan adalah perbandingan jumlah pelabuhan penyeberangan yang telah terbangun dan operasional melayani dengan jumlah total pelabuhan penyeberangan sesuai Keputusan Menteri Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

Tabel II.3

Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi ASDP	Rasio	0,631	Tw. I	0,631	0,631	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2026

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi ASDP digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi ASDP} = \frac{\text{RKAP} + \text{RKASD}}{2}$$

Keterangan:

- **RKAP** merupakan rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Penyeberangan yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas pelabuhan penyeberangan yang telah beroperasi dibandingkan dengan jumlah pelabuhan penyeberangan yang direncanakan dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
- **RKASD** merupakan rasio konektivitas jaringan transportasi Angkutan Sungai dan Danau yang diukur berdasarkan tingkat konektivitas pelabuhan sungai dan danau yang telah beroperasi dibandingkan dengan jumlah pelabuhan sungai dan danau yang direncanakan sesuai RIPN.

Realisasi indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan I Tahun 2026 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2026 yaitu sebesar 0,631, yang diperoleh dari perhitungan berikut.

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi ASDP} = \frac{0,634 + 0,629}{2} = 0,631$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,631}{0,631} \times 100\% = 100,000\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Target rasio konektivitas transportasi ASDP Triwulan I Tahun 2026 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, yakni:

1. Pada Pelabuhan Penyeberangan telah dilakukan:
 - a. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
 - b. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;

- 
- c. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur.
2. Pada Pelabuhan Sungai dan Danau telah dilakukan:
- a. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
 - b. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
 - c. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Sungai dan Danau di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur.

POTENSI PERMASALAHAN

Selain faktor keberhasilan, indikator kinerja Rasio Konektivitas Transportasi ASDP juga memiliki beberapa faktor kendala yang terbagi dalam beberapa bagian, sebagai berikut.

1. Kendala pada Pelabuhan Penyeberangan, yaitu:
 - a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
 - b. *Cash Flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
 - c. Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
 - d. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan;
 - e. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan penyeberangan.
2. Kendala pada Pelabuhan Sungai dan Danau, yaitu:
 - a. Terhambatnya mobilisasi pengangkutan material;
 - b. *Cash Flow* kontraktor pelaksana yang kurang baik;
 - c. Proses Hibah lahan yang sering memakan waktu yang cukup lama dan sering terjadinya ketidaksesuaian luasan lahan yang dihibahkan dengan luasan lahan yang dibutuhkan dalam Pembangunan Pelabuhan Sungai dan Danau;
 - d. Adanya Perubahan Desain dalam pembangunan Pelabuhan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Sungai dan Danau;
 - e. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan sungai dan danau.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Adapun upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Rasio Konektivitas Transportasi ASDP di masa yang akan datang adalah sebagai berikut:

- 1) Memberi bantuan teknis untuk penyusunan Rencana Induk Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai pedoman pembangunan/pengembangan yang terarah dan terukur;
- 2) Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
- 3) Melakukan pembangunan pelabuhan sungai dan danau berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
- 4) Melakukan pembangunan pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN);
- 5) Memberikan Bimbingan Teknis Rancang Bangun Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan;
- 6) Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi ASDP pada Tahun 2026 adalah senilai Rp532.226.553.693,00 (Lima ratus tiga puluh dua miliar dua ratus dua puluh enam juta lima ratus lima puluh tiga ribu enam ratus sembilan puluh tiga rupiah). Kemudian pada Triwulan I 2026, anggaran yang telah terealisasi sebesar 5,42% atau senilai Rp28.832.841.816,00 (Dua puluh delapan miliar delapan ratus tiga puluh dua juta delapan ratus empat puluh satu ribu delapan ratus enam belas rupiah).

2. Rasio Konektivitas Transportasi Laut

Rasio Konektivitas Transportasi Laut diukur melalui pencapaian jumlah pelabuhan laut yang telah dibangun sesuai Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) dan telah beroperasi melayani angkutan laut yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Untuk memastikan adanya layanan transportasi ke wilayah hinterland (wilayah pinggiran pendukung) pelabuhan tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melaksanakan kegiatan pelayanan transportasi laut antara lain: trayek Angkutan Barang di Laut (Tol Laut), Angkutan Pelayanan Publik Bidang Angkutan Laut untuk Penumpang Kelas Ekonomi (PSO), Angkutan Laut Perintis, Angkutan Ternak dan Angkutan Rede.

Tabel II.4

Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Laut Nasional	Rasio	0,972	Tw. I	0,972	0,972	100,000	100,000

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2026

Untuk menghitung Indikator Kinerja Program Rasio Konektivitas Transportasi Laut digunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{\text{Jumlah Pelabuhan yang Telah Dilayani}}{\text{Jumlah Pelabuhan Laut Eksisting yang Digunakan Untuk Melayani Angkutan Laut} + \text{Rencana Lokasi Pelabuhan yang Telah Terbangun dan Dapat Dioperasikan}}$$

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 432 Tahun 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), terdapat sebanyak 636 (enam ratus tiga puluh enam) lokasi pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan laut. Selanjutnya, pada periode tahun 2017-2025 terdapat pembangunan pelabuhan laut baru sebanyak 11 pelabuhan. Sedangkan sampai dengan akhir tahun 2025 jumlah Pelabuhan yang sudah dilayani angkutan laut sebanyak 629 pelabuhan. Pada Triwulan I tahun 2026 terdapat 1 (satu) pelabuhan laut yang terlayani angkutan laut yaitu Pelabuhan Bungin berlokasi di Kecamatan Bokan Kepulauan, Kabupaten Banggai Laut, Provinsi Sulawesi Tengah. Sehingga, keseluruhan pelabuhan laut yang telah dilayani angkutan laut sampai dengan Triwulan I Tahun 2026 sebanyak $629 + 1 = 630$ pelabuhan. (Jumlah pelabuhan eksisting menjadi 648 pelabuhan). Pengukuran tingkat capaian kinerja indikator rasio konektivitas transportasi laut nasional Triwulan I Tahun 2026 dilakukan dengan cara membandingkan antara realisasi dengan target indikator kegiatan program. Dengan Target Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Triwulan I Tahun 2026 sebesar 0,972, sehingga realisasinya sebesar 0,972 capaian kinerjanya sebesar 100,000%, yaitu:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Laut} = \frac{630 \text{ Pelabuhan}}{648 \text{ Pelabuhan}} = 0,972$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,972}{0,972} \times 100\% = 100,000\%$$

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Upaya peningkatan kinerja di masa mendatang, Sub Sektor Perhubungan Laut telah melakukan beberapa program/kegiatan antara lain terus mendorong peran aktif pemerintah daerah dalam mempromosikan keunggulan komoditas wilayah masing-masing. Selain itu mendorong *stakeholder* di bidang perindustrian, perkebunan, pertanian, perikanan, kehutangan, pertambangan, perikanan untuk menggunakan pelabuhan-pelabuhan laut yang telah disiapkan oleh pemerintah

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Laut pada Tahun 2026 adalah senilai Rp1.960.488.008.000,00 (Satu triliun sembilan ratus enam puluh miliar empat ratus delapan puluh delapan juta delapan ribu rupiah). Pada Triwulan I Tahun 2026, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp345.324.799.413,00 (Tiga ratus empat puluh lima miliar tiga ratus dua puluh empat juta tujuh ratus sembilan puluh sembilan ribu empat ratus tiga belas rupiah) atau sekitar 17,61%.

3. Rasio Konektivitas Transportasi Udara

Konektivitas transportasi udara dapat diwujudkan dengan kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi udara berupa pembangunan rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana bandar udara khususnya terkait dengan kegiatan peningkatan kapasitas bandar udara pendukung prioritas nasional.

Tabel II.5
Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Rasio	0,908	Tw. I	0,911	0,904	99,232	99,232

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2026

Capaian kinerja pada Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara dihitung melalui cara sebagai berikut:

**Rasio Konektivitas
Transportasi Udara**

=

BUNB DN + BUPR + (BUND DN dan BUPR)

RINBU + BUPRTR

Pada Triwulan I Tahun 2026 data pelayanan bandar udara adalah sebagai berikut:

- **BUNB DN** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah **64** (enam puluh empat) bandar udara;
- **BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **173** (seratus tujuh puluh tiga) bandar udara;
- **BUNB DN dan BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **64** (enam puluh empat) bandar udara;
- **RINBU** adalah Jumlah bandar udara dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tantangan Kebandarudaraan Nasional, sejumlah **257** (dua ratus lima puluh tujuh) bandar udara;
- **BUPRTR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU), sejumlah **76** (tujuh puluh enam) bandar udara.

Maka realisasi Indikator Kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2026:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{64 + 173 + 64}{257 + 76} = 0,904$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,904}{0,911} \times 100\% = 99,232\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas transportasi udara sebesar 99,232% dengan nilai realisasi sebesar 0,904 terhadap target sebesar 0,911. Hal ini mengindikasikan kinerja Ditjen Perhubungan Udara sudah baik namun perlu peningkatan untuk mencapai target.

Konektivitas bandar udara dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, sebagai berikut:

- Pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal;
- Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara;
- Pengawasan, Pengendalian, dan Pembinaan Bidang Navigasi Penerbangan terutama terkait dengan ruang udara yang dilayani.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Untuk meningkatkan konektivitas transportasi udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan langkah strategis sebagai berikut:

- Menerapkan *multiple airlines system*, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan udara apabila hanya dilayani oleh satu Badan Usaha Angkutan Udara;
- Sinkronisasi antara bandara-bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis dengan laut dan darat sehingga konsep multimoda terwujud guna mendukung transportasi udara termasuk di daerah-daerah 3T;
- Meningkatkan koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah dalam rangka pertukaran informasi serta evaluasi bandara-bandara termasuk rute perintis di wilayahnya masing-masing;
- Program penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis yang melayani penumpang dan kargo dalam rangka mengurangi disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas melalui mekanisme subsidi.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Udara Tahun 2026 sebesar Rp1.338.441.413.000,00 (satu triliun tiga ratus tiga puluh delapan miliar empat ratus empat puluh satu juta empat ratus tiga belas ribu rupiah) berdasarkan pagu efektif. Hingga Triwulan I, realisasi anggaran mencapai Rp146.575.765.578,00 (satu triliun tiga ratus tiga puluh delapan miliar empat ratus empat puluh satu juta empat ratus tiga belas ribu rupiah) atau sekitar 10, 95%.

4. Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

Capaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dihitung berdasarkan perbandingan jumlah Pusat Kegiatan Nasional (PKN)/Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)/ Kawasan Strategis Nasional (KSN)/kawasan strategis lainnya/simpul transportasi yang terhubung jaringan perkeretaapian s.d tahun berjalan dibandingkan dengan rencana jumlah PKN/PKW/KSN/kawasan strategis lainnya/simpul transportasi untuk terhubung dengan jaringan perkeretaapian berdasarkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional Tahun 2030, dikalikan faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian.

Tabel II.6
Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Rasio	0,460	Tw. I	0,460	0,457	99,348	99,348

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2026

Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian diperoleh dari rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{\text{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/KSN terhubung jaringan KA pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah rencana PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/KSN terhubung jaringan KA Sesuai RIPNAS Tahun 2030}} \times \frac{\text{Realiasi perjalanan KA}}{\text{Program perjalanan KA}}$$

Pusat Kegiatan Nasional (PKN) adalah kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional, nasional, atau beberapa provinsi.

Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) adalah kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala provinsi atau beberapa kabupaten/kota.

Kawasan Strategis Nasional (KSN) adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang ditetapkan sebagai warisan dunia.

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2026, ditetapkan target rasio konektivitas antar wilayah transportasi perkeretaapian sebesar 0,460 sesuai dengan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029. Rincian target PKN/PKW/KSN/kawasan strategis lainnya/simpul transportasi yang terhubung dengan jaringan perkeretaapian pada Tahun 2026 sebanyak 69 lokasi terdiri dari 52 lokasi PKN/PKW/KSN/kawasan strategis lainnya, 6 lokasi simpul Bandara, 10 lokasi simpul Pelabuhan dan 1 lokasi simpul Terminal (Tipe A). Jumlah tersebut dibandingkan dengan target keterhubungan jaringan kereta api berdasarkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebanyak 150 lokasi terdiri dari 104 lokasi PKN/PKW/KSN/kawasan strategis lainnya, 16 lokasi simpul Bandara, 29 lokasi simpul Pelabuhan dan 1 lokasi simpul Terminal (Tipe A).

Sedangkan untuk faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian yang merupakan perbandingan realisasi perjalanan kereta api terhadap program perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) diperoleh realisasi sebanyak 266.881 perjalanan kereta api dari 264.757 program perjalanan kereta api pada Triwulan I Tahun 2026. Adapun rincian realisasi perjalanan kereta api baik penumpang dan barang terhadap program perjalanan kereta api yang ditetapkan pada GAPEKA dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel II.7
Target dan Realisasi Frekuensi Perjalanan Kereta Api pada Tahun 2026

Bulan	Target	Program	Kum. Program	Frekuensi				Capaian	
				Ka. Pnp	Ka. Brg	Total	Kum. Total	Bulanan	Kumulatif
Januari	95,73%	91.437	91.437	86.290	5.900	92.190	92.190	1,008	1,008
Februari	95,73%	82.580	174.017	77.285	5.157	82.442	174.632	0,998	1,004
Maret	95,73%	90.740	264.757	85.946	6.303	92.249	266.881	1,017	1,008
Total		264.757		249.521	17.360	266.881			

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2026

Rincian target dan realisasi pada Triwulan I Tahun 2026 sebagai berikut:

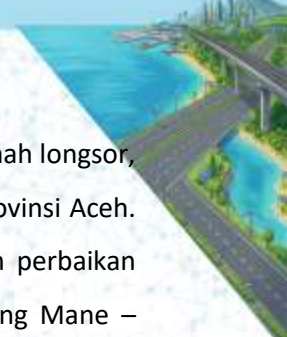
$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{68 \text{ Lokasi}}{150 \text{ Lokasi}} \times \frac{266.881}{264.757} = 0,457$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,457}{0,460} \times 100\% = 99,348\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Triwulan I 2026, konektivitas infrastruktur perkeretaapian di lokasi PKN/PKW Lhokseumawe (Kuta Blang – Muara Satu) masih terputus/tidak beroperasi akibat bencana alam yang terjadi pada akhir Tahun 2025. Kondisi prasarana dalam kondisi rusak sedang/berat berupa gogosan, longsor dan jembatan KA rubuh/rusak, sehingga layanan KA perintis Cut Meutia berhenti beroperasi.

Untuk penanganan dampak bencana tersebut, Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah melaksanakan inventarisasi dan penilaian kondisi prasarana perkeretaapian berdasarkan penetapan status keadaan



tanggap darurat, bencana hidrometeorologi, bencana alam banjir, banjir bandang, dan tanah longsor, termasuk *joint inspection* prasarana perkeretaapian lintas Kuta Blang – Muara Satu di Provinsi Aceh. Dari hasil inventarisasi dan penilaian serta *joint inspection* tersebut, direkomendasikan perbaikan geometrik lengkung serta perkuatan abutmen jembatan KA Krueng Mane antara Krueng Mane – Geurugok. Dengan kondisi tersebut, perbaikan prasarana perkeretaapian membutuhkan kajian teknis terlebih dahulu yang diusulkan pelaksanaannya di Tahun 2026 dan perbaikan prasarana dapat dilaksanakan pada Tahun 2027 (setelah kajian teknis selesai dilaksanakan).

Selain itu, pada Tahun 2026 belum ditargetkan penambahan konektivitas dikarenakan belum terdapat rencana penambahan pembangunan/ perpanjangan prasarana perkeretaapian baru menghubungkan PKN/PKW/ kawasan strategis nasional/simpul transportasi yang selesai dan beroperasi pada Tahun 2026. Kegiatan yang dilaksanakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada Tahun 2026 mayoritas berupa kegiatan lanjutan yang fokus pada pengembangan kapasitas/kehandalan prasarana perkeretaapian eksisting. Di sisi lain, pembangunan prasarana perkeretaapian baru oleh badan usaha/swasta masih minim dan beberapa masih dalam proses peninjauan investasi serta persiapan dokumen perencanaan teknis.

Adapun beberapa kegiatan pendukung konektivitas transportasi perkeretaapian yang berprogres pada Tahun 2026 antara lain:

- a. Kegiatan lanjutan pembangunan jalur KA Rantauparapat – Pondok S5 – Kotapinang berupa rencana pengoperasian KA perintis segmen Rantauparapat – Aek Nabara yang ditargetkan pada Triwulan III Tahun 2026, saat ini telah dibuatkan *cover letter* dan telah ditandatangani oleh Plt. Direktur Prasarana Perkeretaapian namun masih menunggu legalitas lebih lanjut. Saat ini juga sedang dilakukan tindak lanjut terhadap hasil pengujian jalur, stasiun, jembatan dan fasilitas operasi pada segmen tersebut yang ditargetkan selesai pada bulan Mei 2026. Adapun untuk segmen lanjutan Pondok S5 – Kota Pinang masih berprogres pengadaan lahan melalui anggaran LMAN (progress 93,30% yaitu 710 dari 762 bidang telah dibebaskan, tersisa 52 bidang) dimana terkendala habisnya masa berlaku penetapan lokasi untuk kelanjutan pengadaan tanah. Pada Tahun 2026 direncanakan lanjutan pengadaan lahan menggunakan anggaran LMAN namun tidak tersedia anggaran Biaya Operasional dan Biaya Pendukung (BOBP);
- b. Kegiatan pembangunan MRT Jakarta *North-South* mencakup Fase 2A dengan progres 56,89% (segmen 1 BHI – Monas 78,70%, Segmen 2 Harmoni – Kota 48,61%) dan Fase 2B yang masih dalam tahap pemenuhan prasyarat untuk pelaksanaan *Basic Engineering Study* termasuk membutuhkan kepastian kebijakan terkait Depo Ancol dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta;
- c. Kegiatan pembangunan MRT Jakarta *East-West Phase I* untuk mendukung konektivitas di wilayah perkotaan Jabodetabek, pengadaan lahan di wilayah DKI Jakarta dilaksanakan oleh Pemerintah DKI Jakarta dan saat ini masih berproses penetapan lokasi. Untuk pengadaan lahan di luar wilayah DKI Jakarta (Bekasi) telah terbit penetapan lokasi dan proses pengadaan lahannya dilaksanakan



oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan pembiayaan LMAN. Adapun proses verifikasi DPPT masih berlangsung dan sedang dilakukan proses *re-baseline* untuk mengakomodir perubahan durasi konstruksi hasil *market sounding* dan pembaruan pada proses pengadaan lahan dan proses tender;

- d. Kegiatan pembangunan LRT Jakarta segmen Velodrome – Manggarai yang bersumber dari pembiayaan APBD/BUMD Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan progres fisik sebesar 91,75% dimana telah dilakukan beberapa item pekerjaan antara lain pekerjaan sipil *viaduct*, pekerjaan *trackworks*, pekerjaan sistem dan beberapa pekerjaan lain di stasiun. Kegiatan pembangunan ini diharapkan dapat meningkatkan konektivitas dan integrasi moda transportasi massal di simpul kawasan Manggarai;
- e. Kegiatan lanjutan pembangunan prasarana perkeretaapian untuk mendukung pengoperasian KA Makassar - Pare Pare antara Mandai –Palanro, yang bersumber dari pembiayaan SBSN (luncuran) dengan progres 96,40%, dimana masih terdapat 1 lingkup kegiatan yaitu pembangunan *overpass* Tonasa yang masih belum dapat dilanjutkan karena membutuhkan penetapan lokasi dari Pemerintah Daerah untuk tahapan lanjut penyiapan lahan dan konstruksi. Pada Tahun 2026 juga direncanakan pembangunan jalan akses stasiun KA lintas Makassar - Parepare Tahap I guna meningkatkan aksesibilitas masyarakat dalam menjangkau stasiun KA, dimana saat ini masih dalam tahap pelelangan;
- f. Kegiatan pendukung pemenuhan *readiness criteria*/perencanaan teknis berupa kajian/studi yang berfokus pada penguatan tata kelola konektivitas perkeretaapian dimana saat ini masih dalam tahap persiapan kegiatan/pelelangan dan direncanakan pelaksanaannya mulai Triwulan II 2026 dengan rincian sebagai berikut:
 - 1) Kajian evaluasi capaian dan reviu terhadap Rencana Induk Perkeretaapian Nasional Tahun 2030;
 - 2) Reviu studi *Master Plan* KA Pulau Sumatera;
 - 3) Reviu studi *Master Plan* KA Pulau Kalimantan;
 - 4) Reviu studi *Master Plan* KA Pulau Sulawesi

Berdasarkan hal-hal di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain:

- a. Koordinasi dan konsolidasi dalam penyelesaian dokumen perencanaan teknis, pelaksanaan pembangunan perkeretaapian sampai tahapan pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana perkeretaapian, diantaranya hubungan kerja sama dengan pihak internal (Direktorat LLAKA, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan, Balai Pengujian, dan lainnya) dan pihak eksternal yaitu Badan Usaha/Operator, Kementerian/Lembaga lain



(Kementerian Keuangan, Bappenas, BP BUMN, lainnya), Pemerintah Daerah, serta pengelola simpul transportasi moda lain;

- b. Koordinasi dan konsolidasi dalam penyiapan lahan mendukung pembangunan perkeretaapian dengan melibatkan LMAN/Kementerian Keuangan, Kementerian ATR/BPN, Pemerintah Daerah dan instansi lainnya;
- c. Koordinasi dan konsolidasi dengan Kemenko Infraswil, Bappenas, Kementerian Keuangan, Kementerian Investasi dan badan usaha/swasta terkait pembiayaan alternatif pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas wilayah.

Selain itu, dalam mendukung pencapaian target rasio konektivitas transportasi perkeretaapian juga dilakukan pengelolaan kinerja berbasis risiko melalui pemantauan dan pelaksanaan penanganan risiko terhadap kegiatan pendukung indikator kinerja yang dilakukan secara berkala/triwulan. Berdasarkan profil risiko Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2026, terdapat 42 risiko yang diidentifikasi dari 3 proses bisnis terkait indikator kinerja rasio konektivitas transportasi perkeretaapian. Dari 42 risiko tersebut, terdapat 4 risiko yang penilaiannya di atas selera risiko dan direncanakan penanganan risiko sebanyak 8 kegiatan pada Tahun 2026.

Pada Triwulan I 2026, penanganan risiko telah terealisasi sebanyak 1 kegiatan atau sebesar 12,50% dari 8 rencana penanganan risiko pada Tahun 2026. Adapun rincian realisasi atas rencana penanganan risiko yang telah dilakukan pada Triwulan I 2026 yakni usulan buka blokir untuk pemenuhan *readiness criteria* (kajian teknis) mendukung pembangunan perkeretaapian.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Upaya peningkatan kinerja terhadap rasio konektivitas transportasi perkeretaapian pada periode berikutnya diantaranya:

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan:

- 1) Merumuskan strategi dan kebijakan untuk mempercepat pengembangan jaringan perkeretaapian nasional yang difokuskan di luar pulau Jawa dengan berkoordinasi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan;
- 2) Melaksanakan *review master plan* pengembangan perkeretaapian di beberapa wilayah (Sumatera, Kalimantan, Sulawesi) untuk selanjutnya menjadi acuan dalam melakukan kajian evaluasi dan *review* Rencana Induk Perkeretaapian Nasional;
- 3) Melakukan koordinasi terkait kebutuhan revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2026 pada unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan adanya kebijakan efisiensi/penajaman belanja Kementerian/Lembaga Tahun 2026.

b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:

- 1) Mengusulkan pemenuhan anggaran kegiatan prioritas pendukung sasaran konektivitas dengan identifikasi kegiatan pembiayaan rupiah murni yang dapat ditunda di Tahun 2026, diantaranya untuk kajian perencanaan teknis mendukung rehabilitasi/rekonstruksi perkeretaapian pasca bencana alam, pemenuhan Biaya Operasional dan Biaya Pendukung (BOBP) untuk pengadaan lahan, dan kegiatan pendukung lainnya;
- 2) Lanjutan pembangunan prasarana perkeretaapian mendukung konektivitas termasuk dukungan pengawasan serta koordinasi teknis dengan *stakeholder* terkait (Makassar - Parepare termasuk pembangunan jalan akses stasiun KA, MRT Jakarta *North – South*, MRT Jakarta *East – West*, LRT Jakarta, lainnya).

c. Penyesuaian organisasi/jabatan/pegawai:

Mendorong peningkatan kompetensi inspektur perkeretaapian dalam pelaksanaan pengawasan terhadap kegiatan pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas. Adapun pencapaian kinerja Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dengan penambahan keterhubungan jaringan jalur dan layanan kereta api diharapkan dapat menghasilkan *outcome* diantaranya:

- 1) Peningkatan mobilitas penduduk berupa kemampuan masyarakat untuk bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan lebih mudah dan efisien;
- 2) Pengurangan biaya logistik dengan pengiriman barang yang efisien dan distribusi cepat dengan dukungan integrasi antar moda transportasi;
- 3) Peningkatan ekonomi wilayah dan kualitas hidup Masyarakat dengan kemudahan mengakses lebih banyak pilihan dan layanan, seperti pendidikan, kesehatan, dan pariwisata.

PERBANDINGAN KINERJA DI LEVEL NASIONAL/INTERNASIONAL

Analisa perbandingan kinerja (*benchmark*) dilakukan dengan membandingkan capaian kinerja rasio konektivitas transportasi perkeretaapian dengan rasio konektivitas tingkat Kementerian Perhubungan (nasional). Nilai rasio konektivitas nasional dihitung berdasarkan bobot rasio konektivitas yang tertuang pada Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 meliputi transportasi perkotaan bobot 5% dan transportasi darat, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi perkeretaapian dengan masing-masing bobot 23,75%. Perbandingan nilai rasio konektivitas transportasi Tahun 2026 diuraikan pada Tabel berikut:

Tabel II.8
Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional

No	Level / Moda	Rasio Konektivitas
1	Nasional (Seluruh Moda)	0,720
2	Perkeretaapian	0,457

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2026

Berdasarkan Tabel di atas, diperoleh bahwa rasio konektivitas transportasi perkeretaapian masih lebih rendah apabila dibandingkan pada tingkat nasional sehingga perlu ditingkatkan dengan prioritas pengembangan jaringan dan layanan kereta api di wilayah Sumatera, Sulawesi dan Kalimantan. Terkait perbandingan titik yang terkoneksi, transportasi perkeretaapian memberikan dukungan konektivitas wilayah sebanyak 68 titik (5,83%) dari jumlah 1.166 titik yang terhubung secara nasional (220 titik Kawasan Strategis Nasional, Daerah Terpencil Perbatasan Kepulauan dan Pusat Kegiatan Nasional, 647 Pelabuhan serta 299 Bandar Udara).

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian pada Tahun 2026 adalah senilai Rp377.937.809.000,00 (Tiga ratus tujuh puluh tujuh miliar sembilan ratus tiga puluh tujuh juta delapan ratus sembilan ribu rupiah). Untuk Triwulan I Tahun 2026, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp3.522.231.687,00 (Tiga miliar lima ratus dua puluh dua juta dua ratus tiga puluh satu ribu enam ratus delapan puluh tujuh rupiah) atau sekitar 0,93%.

IKSS 1.2 TINGKAT INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL

Tingkat Integrasi Transportasi Nasional berdasarkan target pada Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 posisi Triwulan I memiliki target 17,369% dengan realisasi 16,525% atau mencapai 96,014% dari target Triwulan I Tahun 2026 dan dari target Tahun 2026. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.8 berikut:

Tabel II.9
Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan I Tahun 2026

Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan I Tahun 2026								
Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS1. MENINGKATNYA KONEKTIVITAS DAN INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL								
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	17,369	Tw. I	17,369	16,525	96,014	96,014
	Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda		13,550		13,550	13,341	98,458	98,458
	Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda		14,649		14,649	14,386	98,205	98,205
	Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		23,909		23,909	21,848	91,380	91,380

Sumber: Hasil Analisis, 2026

1. Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda

Tingkat integrasi transportasi antarmoda (TITA) merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional. IKU ini bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi penumpang yang menggunakan lebih dari satu moda. Integrasi transportasi antarmoda adalah keterpaduan antar dua atau lebih moda transportasi (darat, laut, udara, atau

kereta) dalam satu layanan yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, dan pelayanan, sehingga pengguna dapat berpindah moda dengan mudah, efisien, dan nyaman. Salah satu contoh integrasi transportasi antarmoda yang telah ada saat ini adalah kawasan Dukuh Atas, Jakarta Pusat. Secara fisik, terdapat prasarana yang menghubungkan akses antara angkutan moda berbasis rel dan moda berbasis jalan. Secara jaringan, penumpang moda apa pun yang turun di salah satu simpul moda di Dukuh Atas dapat melanjutkan perjalanan menggunakan moda transportasi lain karena rute perjalanan lanjutannya telah terhubung, bahkan terdapat angkutan pemadu moda ke bandara. Hal tersebut juga didukung oleh tersedianya papan informasi pada simpul transportasi yang menunjukkan arah bagi penumpang yang ingin melanjutkan perjalanan menggunakan moda lain. Serta terdapat kebijakan tarif integrasi bagi penumpang yang melakukan perpindahan perjalanan antara Bus Transjakarta dengan Kereta Mass Rapid Transit (MRT), sehingga penumpang dapat lebih hemat dalam melakukan perjalanan antarmoda. Capaian IKU Tingkat integrasi transportasi antarmoda pada Triwulan I Tahun 2026 adalah **98,458%** dengan realisasi nilai sebesar 13,341 dari target sebesar 13,550.

Tabel II.10
Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan I 2026

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Antarmoda (TIPTA)	6,784	13,341
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda (TIJTA)	33,250	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda (TILTA)	0,024	

Sumber: DJITM, 2026

Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Antarmoda (TIPTA) mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana antarmoda, seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan bobot keterpaduan di simpul utama (55%), kawasan 3TP (26%), dan Daerah Prioritas Pariwisata (19%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.

Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda (TIJTA) mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan antarmoda antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan antarmoda. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan jaringan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, dan DPP, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya.



Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda (TILTA) berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan penumpang, dan sistem informasi antar moda. Komponen ini mengukur kenyamanan dan kemudahan yang dirasakan pengguna dalam berpindah antar moda transportasi. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, dan DPP, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya. Tingkat integrasi pelayanan transportasi antarmoda merupakan refleksi dari pendekatan berbasis pengguna (*user oriented*) dalam pengembangan sistem transportasi terintegrasi.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Nilai integrasi transportasi antarmoda sebesar 13,341 mencerminkan kondisi keterpaduan layanan antarmoda pada 268 lokasi yang menjadi fokus pengembangan Ditjen Intram beserta program integrasi yang telah berhasil dilaksanakan sebagaimana telah ditetapkan pada renstra Ditjen Intram tahun 2025-2029. Capaian tersebut memberikan gambaran mengenai tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi antarmoda (TIPTA), tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi antarmoda (TIJTA), dan tingkat integrasi pelayanan transportasi antarmoda (TILTA) pada lokasi-lokasi prioritas. Lokasi dimaksud mencakup simpul utama (bandara, pelabuhan, stasiun, terminal); wilayah tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan (3TP); serta destinasi pariwisata prioritas (DPP).

Secara umum, kondisi integrasi transportasi antarmoda saat ini masih berada pada fase perkembangan awal, yang menunjukkan bahwa fondasi integrasi telah terbentuk dan masih memerlukan penguatan lanjutan agar dapat berfungsi secara optimal, sebagaimana tercermin dari capaian tingkat integrasi sebesar 13,341.

Nilai tingkat integrasi transportasi antarmoda tersebut selanjutnya diuraikan berdasarkan aspek integrasi prasarana, integrasi jaringan, dan integrasi pelayanan. Uraian ini menggambarkan kontribusi masing-masing aspek dalam membentuk tingkat integrasi transportasi antarmoda secara keseluruhan.

TANGTANGAN YANG DIHADAPI

Dalam meningkatkan integrasi transportasi antarmoda, hambatan yang dihadapi adalah belum adanya pedoman dan standar integrasi transportasi. Kondisi ini menjadi dasar perlunya perumusan pedoman dan standar dimaksud serta penetapannya dalam bentuk produk hukum, sehingga pengembangan integrasi transportasi antarmoda dapat dilaksanakan secara lebih terarah dan konsisten. Selain itu, Ditjen Intram merupakan organisasi yang relatif baru dan mulai beroperasi pada bulan Mei. Tahap awal pelaksanaan tugas dan fungsi ini masih didukung dengan sumber daya organisasi sebelumnya, sehingga ketersediaan sumber daya masih belum optimal.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Menindaklanjuti kondisi tersebut, telah dilaksanakan serangkaian upaya untuk meningkatkan integrasi transportasi antarmoda, yaitu:

1. Pengembangan Integrasi Hub sebagai portal layanan data integrasi transportasi antarmoda;
2. Penataan Transportasi Online di Simpul Transportasi;
3. Implementasi Integrasi Pembayaran dan Tarif di Yogyakarta & Surakarta antara lain Trans Batik Solo, Transjogja dan *Commuter Line Yogya Solo (Red Line)*;
4. Survei Identifikasi Fasilitas Integrasi Simpul dan Jaringan Antarmoda pada Simpul Transportasi di Wilayah Jakarta;
5. Pemeliharaan Infrastruktur Pendukung Sistem Informasi Integrasi Antarmoda;
6. *Launching zona drop off dan pick up* layanan angkutan perkotaan balickpapan city trans (Bacitra) dan Layanan Angkutan Antarmoda Balikpapan – IKN;
7. *Launching Halte / Bus Stop* Trans Banyumas pada Pintu Barat Stasiun Purwokerto;
8. Reaktivasi Layanan Transjakarta antara lain:
 - a. Transjakarta 10c dengan rute Tanjung Priok – Pelabuhan Tanjung Priok;
 - b. Transjakarta SH2 dengan rute Blok M – Bandara Soekarno Hatta.
9. Reaktivasi Layanan Transjabodetabek B51 dengan rute Cawang – Cikarang.

Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis guna meningkatkan integrasi transportasi antarmoda yaitu:

1. Menyusun NSPK dan pedoman yang masih diperlukan;
2. Menyusun rencana teknis prasarana, sistem, dan pelayanan transportasi antarmoda;
3. Pengembangan lanjutan portal layanan data;
4. Menyusun rencana induk transportasi antarmoda.

2. Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda

Tingkat integrasi transportasi multimoda (TITM) merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional yang bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi barang (logistik) yang menggunakan lebih dari satu moda. Integrasi transportasi multimoda adalah keterpaduan antar berbagai moda transportasi (darat, laut, udara, kereta) dalam satu layanan logistik yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, tarif, jadwal, dan informasi, sehingga logistik yang menggunakan lebih dari satu moda dapat berjalan menggunakan satu dokumen saja. Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda pada Triwulan I Tahun 2026 adalah **98,205%** dengan nilai realisasi senilai 14,364 dari target 14,649. Adapun Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda diukur berdasarkan 3 (tiga) komponen, yaitu Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda, Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda,

Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda, dengan masing-masing realisasi sebagai berikut.

Tabel II.11
Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda Triwulan I 2026

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda (TIPTM)	10,244	14,386
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda (TIJTM)	32,879	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda (TILTM)	0,036	

Sumber: DJITM, 2026

Tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi multimoda mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana multimoda, seperti pelabuhan dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan bobot keterpaduan di simpul utama (53%), kawasan 3TP (26%), Kawasan Sentra Produksi Pangan/*Food Estate* (4%), serta Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (17%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.

Tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi multimoda mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan multimoda antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan multimoda. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, KSPP, dan KI-KEK, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya.

Tingkat integrasi pelayanan transportasi multimoda berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan logistik, dan sistem informasi multimoda. Komponen ini mengukur kemudahan yang dirasakan pengguna dalam perpindahan barang antar moda transportasi. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di simpul utama, kawasan 3TP, KSPP, dan KI-KEK, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Nilai integrasi transportasi multimoda sebesar 14,386 mencerminkan kondisi keterpaduan layanan antarmoda pada 262 lokasi yang menjadi fokus pengembangan Ditjen Intram beserta program integrasi yang telah berhasil dilaksanakan sebagaimana telah ditetapkan pada renstra Ditjen Intram tahun 2025-2029.



Capaian tersebut memberikan gambaran mengenai tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi multimoda (TIPTM), tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi multimoda (TIJTM), dan tingkat integrasi pelayanan transportasi multimoda (TILTM) pada lokasi prioritas. Lokasi dimaksud mencakup simpul utama, wilayah 3TP, Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), dan Kawasan Industri (KI).

Secara umum, kondisi integrasi transportasi antarmoda saat ini masih berada pada fase perkembangan awal, yang menunjukkan bahwa dasar integrasi multimoda telah terbentuk sebagaimana tercermin dari capaian tingkat integrasi sebesar 14,386.

Nilai tingkat integrasi transportasi multimoda tersebut selanjutnya diuraikan berdasarkan aspek integrasi prasarana, integrasi jaringan, dan integrasi pelayanan. Uraian ini menggambarkan kontribusi masing-masing aspek dalam membentuk tingkat integrasi transportasi multimoda secara keseluruhan.

TANGTANGAN YANG DIHADAPI

Dalam meningkatkan integrasi transportasi perkotaan, hambatan yang dihadapi adalah belum adanya pedoman dan standar integrasi transportasi multimoda. Kondisi ini menjadi dasar perlunya perumusan pedoman dan standar dimaksud serta penetapannya dalam bentuk produk hukum, sehingga pengembangan integrasi transportasi multimoda dapat dilaksanakan secara lebih terarah dan konsisten.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Upaya yang telah dilaksanakan untuk meningkatkan integrasi transportasi perkotaan, yaitu:

1. Digitalisasi dan Standarisasi Ekosistem Logistik Nasional;
2. Perumusan Metode Monitoring dan Evaluasi Logistik Multimoda;
3. Verifikasi Lapangan dan Monitoring Evaluasi Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).

Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis peningkatan integrasi multimoda yaitu:

1. Menyusun rencana induk transportasi multimoda;
2. Menyusun NSPK transportasi multimoda yang diperlukan;
3. Menyusun dasar hukum perizinan BUAM.

3. Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan

Tingkat integrasi transportasi perkotaan (TITK) merupakan salah satu indikator dalam meraih sasaran meningkatnya integrasi transportasi nasional yang bertujuan untuk mengukur tingkat integrasi transportasi penumpang yang menggunakan lebih dari satu moda pada wilayah perkotaan. Integrasi transportasi perkotaan adalah keterpaduan transportasi antarmoda di wilayah perkotaan dalam satu layanan yang terkoordinasi secara fisik, jaringan, tarif, jadwal, dan informasi, sehingga pengguna dapat berpindah moda dengan mudah, efisien, dan nyaman. Capaian Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan pada Triwulan I Tahun 2026 adalah **91,380%** dengan nilai realisasi senilai 21,848 dari target 23,909. Adapun Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan diukur berdasarkan 3 (tiga) komponen, yaitu Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan, Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan, dan Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan, dengan realisasi sebagai berikut.

Tabel II.12
Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan Triwulan I 2026

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan (TIPTK)	13,623	21,848
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan (TIJTK)	38,687	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan (TILTK)	13,235	

Sumber: DJITM, 2026

Tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi perkotaan mengukur keterpaduan secara fisik antara simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana perkotaan, seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara, khususnya pada simpul utama dan kawasan prioritas. Komponen ini dihitung berdasarkan keterpaduan di metropolitan (42%) dan kawasan berorientasi transit (58%). Penentuan bobot tersebut dilakukan dengan metode rata-rata tertimbang sesuai jumlah masing-masing lokus.

Tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi perkotaan mengevaluasi tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan perkotaan antar simpul transportasi. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan perkotaan. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di kota metropolitan dan kawasan berorientasi transit, dengan bobot yang sama seperti komponen sebelumnya.

Tingkat integrasi pelayanan transportasi perkotaan berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan penumpang, dan sistem informasi antar moda. Komponen ini mengukur kenyamanan dan kemudahan yang dirasakan pengguna dalam berpindah antar moda

transportasi. Penilaian dilakukan terhadap keterpaduan pelayanan di kota metropolitan dan kawasan berorientasi transit, dengan bobot yang sama seperti dua komponen sebelumnya.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Nilai integrasi transportasi perkotaan sebesar 21,848 mencerminkan kondisi keterpaduan layanan perkotaan pada 24 lokasi yang menjadi fokus pengembangan Ditjen Intram beserta program integrasi yang telah berhasil dilaksanakan sebagaimana telah ditetapkan pada renstra Ditjen Intram tahun 2025 – 2029. Capaian tersebut memberikan gambaran mengenai tingkat integrasi jaringan prasarana transportasi perkotaan (TIPTK), tingkat integrasi jaringan pelayanan transportasi perkotaan (TIJTK) dan tingkat integrasi pelayanan transportasi perkotaan (TILTK) pada lokasi – lokasi prioritas tersebut. Lokasi dimaksud mencakup Kawasan Metropolitan dan Kawasan Berorientasi Transit.

Secara umum, kondisi integrasi transportasi perkotaan saat ini masih berada pada proses pengembangan. Kondisi integrasi tersebut menjadi dasar untuk penguatan lanjutan agar integrasi transportasi perkotaan dapat berfungsi lebih optimal, sebagaimana tercermin dari capaian tingkat integrasi sebesar 21,848.

Nilai tingkat integrasi transportasi perkotaan tersebut selanjutnya diuraikan berdasarkan aspek integrasi prasarana, integrasi jaringan, dan integrasi pelayanan. Uraian ini menggambarkan kontribusi masing-masing aspek dalam membentuk tingkat integrasi transportasi antarmoda secara keseluruhan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Dalam meningkatkan integrasi transportasi perkotaan, hambatan yang dihadapi adalah belum adanya pedoman dan standar integrasi transportasi pada kawasan metropolitan maupun kawasan berorientasi transit. Kondisi ini menjadi dasar perlunya perumusan pedoman dan standar dimaksud serta penetapannya dalam bentuk produk hukum, sehingga pengembangan integrasi transportasi perkotaan dapat dilaksanakan secara lebih terarah dan konsisten.

Upaya yang telah dilaksanakan untuk meningkatkan integrasi transportasi perkotaan, yaitu:

1. Penataan Integrasi Stasiun MRT diantaranya:
 - a. Rencana pemasangan rambu ST. Lebak Bulus (LBB);
 - b. Rencana pemasangan pagar pembatas dan *speedtrap* St. Lebak Bulus (LBB);
 - c. Rencana pemasangan pagar pembatas St. Fatmawati.
2. *Sharing session* dan kunjungan lapangan terkait kebutuhan prasarana integrasi dan pengembangan kawasan TOD di wilayah Surabaya dan sekitarnya;
3. Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Kawasan TOD Jababeka dan Stasiun Cikarang;
4. Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Kawasan Jurangmangu dan Rawabuntu;

- 
5. Audiensi dengan Stakeholder terkait Rencana Pembangunan Skybridge Terminal Poris Plawad ke Stasiun Batuceper;
 6. Survei Identifikasi Kondisi Eksisting dan Inventarisasi kepemilikan lahan rencana penyediaan fasilitas pendukung integrasi antarmoda di Stasiun Tangerang;
 7. Survei Fasilitas Pendukung Integrasi Antarmoda di MRT Lebak Bulus dan MRT.

Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis peningkatan integrasi perkotaan yaitu:

1. Menyusun pedoman teknis dan NSPK integrasi transportasi perkotaan;
2. Menyusun kajian teknis pengembangan TOD;
3. Menyusun rencana teknis penyediaan integrasi transportasi perkotaan.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Tingkat Integrasi Transportasi Nasional pada Tahun 2026 adalah senilai Rp377.937.809.000,00 (Tiga ratus tujuh puluh tujuh miliar sembilan ratus tiga puluh tujuh juta delapan ratus sembilan ribu rupiah). Untuk Triwulan I Tahun 2026, anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp3.522.231.687,00 (Tiga miliar lima ratus dua puluh dua juta dua ratus tiga puluh satu ribu enam ratus delapan puluh tujuh rupiah) atau sekitar 0,93%.

SASARAN 2 : MENINGKATNYA KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran ini merupakan *customer perspective* yang merupakan Sasaran Strategis 2 Kementerian Perhubungan yang diukur dengan IKSS 2 yaitu Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi.

IKSS 2. INDEKS KEPUASAN MASYARAKAT TERHADAP PELAYANAN PUBLIK SEKTOR TRANSPORTASI

Sesuai Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik dan Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, mengamanatkan kepada seluruh institusi pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, untuk melakukan Survei Kepuasan Masyarakat sebagai tolak ukur keberhasilan penyelenggaraan pelayanan.

Tabel II.13

Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
				Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
SS2. MENINGKATNYA KINERJA PELAYANAN TRANSPORTASI								
IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	94,624	TW I	94,624	95,925	101,375	101,375

Sumber: PPTB, 2026

Sebagai tindak lanjut dari kedua peraturan tersebut, Kementerian PAN-RB telah menetapkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik. Kategori mutu pelayanan dan kinerja pelayanan dapat digolongkan sebagai berikut:

Tabel II.14

Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan

No	Nilai Interval	Nilai Konversi	Mutu Pelayanan	Kinerja Unit Pelayanan
1	1,00 – 2,5996	25,00 – 64,99	D	Tidak Baik
2	2,60 – 3,064	65,00 – 76,60	C	Kurang Baik
3	3,0644 – 3,532	76,61 – 88,30	B	Baik
4	3,5324 – 4,00	88,31 – 100,00	A	Sangat Baik

Sumber: Permen PAN-RB No.17/2017

Dalam upaya perbaikan kinerja layanan secara berkelanjutan, Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan melakukan Survei Kepuasan Masyarakat pada Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Sejalan dengan perkembangan teknologi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan bekerjasama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Hukum dan HAM dalam rangka pemanfaatan aplikasi survei secara elektronik berupa Aplikasi 3A Survey Management IPK-IKM, sehingga pelaksanaan survei kepuasan masyarakat dapat dilakukan secara elektronik dan hasilnya dapat dipantau secara *real time* melalui website <https://skm.dephub.go.id>.

Tahun 2026 Aplikasi SKM mengalami pengembangan/upgrade pada *Dashboard* berupa :

1. Menambahkan konten laporan survei kepuasan masyarakat secara otomatis pada unit pelayanan publik dan laporan integrasi kantor pusat Kementerian Perhubungan;
2. Updating/penyempurnaan jenis-jenis layanan pada unit pelayanan publik yang melaksanakan survei kepuasan masyarakat secara elektronik;
3. Pemetaan unit pelayanan publik yang melaksanakan survei kepuasan masyarakat secara elektronik;
4. Tabel Profil Responden, menampilkan Grafik Pencacahan, Grafik Pengarahan Petugas/Pegawai, Grafik Perbaikan, Grafik Usia, Grafik Jenis Kelamin, Grafik Pendidikan;
5. Adanya penambahan fitur partisipasi unit kerja/lokus pelaksanaan survei kepuasan masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan; dan
6. Tabel Penggunaan Perangkat, menampilkan grafik perangkat yang digunakan dalam pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat antara lain : Grafik Perangkat, Grafik Penyedia Internet (*Internet Service Provider*), Grafik *Browser*, Grafik *Operating System*.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Triwulan I Tahun 2026 melalui <https://skm.dephub.go.id> dengan nilai rata-rata capaian sebesar **95,925** dan rata-rata partisipasi lokus mencapai 50,20% atau setara 541 lokus dari 1.077 lokus unit kerja dengan total responden sebanyak 55.699 orang, termasuk dalam kategori mutu **layanan A** dengan nilai kinerja unit pelayanan **Sangat Baik**, dengan rincian sebagai berikut

Tabel II.15

Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan I Tahun 2026

BULAN	KUALITAS PELAYANAN IKM	MUTU PELAYANAN	JUMLAH RESPONDEN	LOKUS
Januari	95,652	A	18.935	542
Februari	95,782	A	18.599	544
Maret	96,342	A	18.165	536
Rata-Rata	95,925	A	55.699	541

Sumber: <https://skm.dephub.go.id> (Posisi Maret 2026)

Target Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada Triwulan I Tahun 2026 telah mencapai target dan melebihi target yang ditentukan, yakni sebesar 95,925 Kategori A dengan Predikat Sangat Baik. Adapun hasil perhitungan rata-rata capaian IKM bulan Januari sampai dengan bulan Maret 2026 sehingga capaian kinerja diperoleh 101,375%.

Adapun beberapa faktor yang mendorong ketercapaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Kementerian Perhubungan sebagai berikut:

- 
1. Adanya peningkatan kualitas pelayanan dalam penyediaan layanan yang cepat, transparan, dan professional kepada pengguna jasa layanan transportasi;
 2. Terwujudnya komunikasi yang efektif dan baik antara Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dengan Unit Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam pelaksanaan survei kepuasan masyarakat apabila mengalami kendala pelaksanaan;
 3. Telah terlaksananya beberapa kegiatan sebagaimana diselenggarakan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan yang mendorong penyelenggaraan survei kepuasan masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan, seperti pelaksanaan bimbingan teknis, monitoring evaluasi survei kepuasan masyarakat guna mengetahui pelaksanaan survei dan tindak lanjut, serta koordinasi berkala dengan pelaksana survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan;
 4. Terdapat kompetensi dan profesionalisme SDM pelayanan yang semakin responsif, ramah dan berorientasi pada kebutuhan pengguna layanan.

POTENSI PERMASALAHAN

Adapun kendala yang terjadi dalam pelaksanaan survei kepuasan masyarakat periode Triwulan I Tahun 2026 dan perlu dilakukan antisipasi lebih lanjut, diantaranya:

1. Terjadinya *error system* dan *maintenance* pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan. Hal ini mengakibatkan pemegang akses akun survei kepuasan masyarakat pada Unit Kerja mengalami hambatan dalam memonitor hasil survei dari pengguna jasa layanan;
2. Adanya pergantian pegawai pada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan yang bertanggung jawab sebagai pelaksana survei pada Unit Kerjanya. Hal ini mengakibatkan terjadinya kekosongan petugas pelaksana survei yang bertugas melakukan penyebaran kuesioner survei kepuasan masyarakat dan minimnya monitor hasil survei serta tindak lanjut pelaksanaan survei kepuasan masyarakat;
3. Masih ditemui adanya Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan yang tidak melaksanakan penyebaran kuesioner survei kepuasan masyarakat kepada pengguna jasa layanan. Hal demikian berdampak pada minimnya partisipasi jumlah unit kerja/lokus pelaksana survei kepuasan masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan;
4. Tingkat partisipasi pengguna layanan yang belum merata, terutama pada beberapa unit pelayanan dengan jumlah pengguna layanan yang terbatas.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Untuk meningkatkan kinerja Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi di masa mendatang, akan dilakukan upaya meliputi:

- 
1. Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan telah menyelenggarakan kegiatan monitoring dan evaluasi survei kepuasan masyarakat pada Unit Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan Triwulan IV Tahun 2025 secara *hybrid* pada tanggal 11 s.d. 12 Februari 2026. Kegiatan monitoring dan evaluasi ini diselenggarakan sebagai bentuk upaya optimalisasi pelaksanaan survei kepuasan masyarakat yang telah diselenggarakan Unit Kerja Kementerian Perhubungan serta bentuk pertanggungjawaban dan evaluasi atas hasil survei yang telah diterima untuk dilakukan peningkatan pelayanan dan perbaikan kedepannya;
 2. Pembahasan pemetaan jenis layanan, pemutakhiran data survei, dan *updating* kendala pelaksanaan survei kepuasan masyarakat pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan pada Pelayanan Terpadu Satu Atap (PTSA). Kegiatan ini diselenggarakan dalam rangka untuk mengetahui sejauh mana permasalahan yang terjadi di Unit Kerja dalam pelaksanaan survei serta untuk mengoptimalkan pengisian survei sesuai dengan jenis pelayanan yang diterima oleh Pengguna Jasa transportasi;
 3. Partisipasi aktif dalam pembahasan evaluasi Zona Integritas WBK/WBBM Kementerian Perhubungan Tahun 2024 dan persiapan penilaian Zona Integritas WBK/WBBM Tahun 2026 yang diselenggarakan Inspektorat Investigasi Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan;
 4. Asistensi kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dalam rangka pelaksanaan, pelaporan, dan tindak lanjut survei kepuasan masyarakat pada masing-masing Unit Kerja;
 5. Pemutakhiran akun admin, QRCode survei, *link* pengisian survei, dan jenis layanan pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan. Kegiatan pemutakhiran ini dilaksanakan sebagai bentuk optimalisasi Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan dalam mengakomodir kesesuaian jenis pelayanan yang tercantum dalam survei;
 6. Melakukan inventarisasi data instansi dan jenis pelayanan dengan melampirkan dokumen Struktur Organisasi dan Tata Kerja (SOTK) serta dokumen Standar pelayanan (SP) melalui format excel untuk disampaikan kepada tim SKM Kementerian PANRB untuk dapat dilakukan injeksi pada aplikasi SKM online (skm.go.id);
 7. Melaksanakan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) secara berkala sebagai instrumen evaluasi kinerja pelayanan publik melalui aplikasi *3AS Case Survei Management* (skm.dephub.go.id) pada triwulan II, sampai dengan aplikasi SKM Nasional siap dioperasikan.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi pada Tahun 2026 adalah senilai Rp124.396.000,00 (Seratus dua puluh empat juta tiga ratus sembilan puluh enam ribu rupiah) yang akan dialokasikan sampai akhir tahun. Pada Triwulan I Tahun 2026, realisasi anggaran sebesar Rp60.340.000,00 (Enam puluh juta tiga ratus empat puluh ribu rupiah) atau sekitar 48,51%.

SASARAN 3 : MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan yang ketiga adalah Meningkatkan Keselamatan Transportasi Nasional, yang diukur dengan IKSS 3 yaitu Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional. Indikator kinerja ini merupakan komposit dari Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan, Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian, Tingkat Keselamatan Transportasi Laut, dan Tingkat Keselamatan Transportasi Udara.

IKSS 3. TINGKAT KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL

Tabel II.16
Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Triwulan I Tahun 2026

Sasaran Strategis / Indikator Kinerja		Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan			Kinerja 2026 (%)	
				Tw	Target	Realisasi		Kinerja (%)
SS3. MENINGKATNYA KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL								
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	98,145	Tw. IV	98,143	98,673	100,632	100,630
	Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		92,580		92,580	97,657	105,484	105,484
	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	99,989	99,989	99,990
	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		99,999		99,990	97,420	97,430	97,421
	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	99,965	99,625	99,625

Sumber: Hasil Analisis, 2026

1. Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan

Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan adalah kondisi meningkatnya tingkat keselamatan jalan yang diukur berdasarkan penurunan angka fatalitas kecelakaan lalu lintas per 10.000 kendaraan bermotor terdaftar dalam suatu periode tertentu. Indikator ini mencerminkan keberhasilan upaya dalam menekan jumlah korban kecelakaan serta mengurangi tingkat risiko di jalan, sehingga tercipta sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih aman, tertib, dan berkelanjutan.

Tabel II.17
Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2025	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2025 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	%	91,700	Tw. I	37,500	5,671	15,123	6,301

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, 2026

Indikator ini dihitung berdasarkan jumlah kejadian kecelakaan dibanding jumlah kendaraan bermotor yang terdaftar. Pendekatan ini digunakan untuk menggambarkan tingkat risiko kecelakaan yang dikaitkan dengan pertumbuhan dan kepadatan kendaraan. Dengan demikian, rasio fatalitas tidak hanya menunjukkan jumlah korban, tetapi juga mencerminkan kinerja sistem lalu lintas dan tingkat keselamatan jalan secara keseluruhan. Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$IKP3 = 100 - \left(\frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan}}{\left(\frac{\text{Jumlah Kendaraan}}{10.000 \text{ Kendaraan}} \right)} \right)$$

Keterangan:

Jumlah Kejadian kecelakaan: Data kecelakaan yang dirilis resmi oleh Kepolisian atau lembaga resmi lainnya.

Dalam rangka penguatan sistem pengukuran kinerja yang lebih strategis, efisien, dan selaras dengan arah kebijakan nasional di sektor transportasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (DJPD) melakukan penyesuaian terhadap struktur indikator kinerja program di bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada periode Triwulan I 2026, realisasi indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan terhadap target Perjanjian Kinerja tahun 2026 yaitu sebesar 97,657 yang diperoleh dari perhitungan:

$$IKP3 = 100 - \left(\frac{41.065}{\left(\frac{175.266.437}{10.000} \right)} \right) = 97,657$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{97,657}{92,580} = 105,484\%$$

Sumber data Kecelakaan Triwulan I Tahun 2026 didapat dari IRSMS Korlantas Polri serta Data Kendaraan berasal dari *Electronic Registration Identification* (ERI) Korlantas Polri pertanggal 31 Maret 2026 dengan data sebagai berikut:

Tabel II.18
Data Kecelakaan Triwulan I Tahun 2026

No	Keterangan	Total
1	Kejadian Kecelakaan	41.065
2	Meninggal Dunia	5.185
3	Luka Berat	5.027
4	Luka Ringan	52.205
5	Kerugian Material	Rp. 76.229.778.887
6	Jumlah Kendaraan Bermotor	175.266.437

Sumber: Electronic Registration Identification (ERI) Korlantas Polri

Laporan Periodik	
01 January 2026 - 31 March 2026	
Polda : Samsu Polda	
Polres :	
Jumlah Total Kejadian Laka :	41065
Jumlah Kejadian Laka berakibat Korban MD :	4827
Jumlah Total Kerugian :	Rp. 76.229.778.887
Jumlah Total Korban MD :	5185
Jumlah Total Korban LB :	5027
Jumlah Total Korban LR :	52205
Tingkat kecelakaan (Per 100.000 Penduduk):	14,05
Tingkat kecelakaan (Per 10.000 Kendaraan):	2,265

Gambar II.1
Data Kecelakaan Triwulan I Tahun 2026
Sumber: Electronic Registration Identification (ERI) Korlantas Polri

JUMLAH DATA KENDARAAN PER PULAU								
NO	NAMA PULAU	MP	BUS	MB	SPD MOTOR	RANSUS	TOTAL	%
1	JAWA	14.290.020	183.036	3.183.135	84.954.615	99.801	102.715.054	0,00
2	SUMATERA	3.584.391	75.406	1.890.579	31.017.012	32.742	38.384.338	0,00
3	KALIMANTAN	1.054.533	18.355	688.795	11.488.621	18.265	13.234.090	0,00
4	SULAWESI	1.256.369	10.167	515.690	9.370.282	18.449	11.175.290	0,00
5	BALI	575.914	18.728	187.443	4.807.075	1.544	5.588.756	0,00
6	NUSA TENGGARA	216.383	6.727	178.892	3.353.637	8.747	3.761.043	0,00
7	PAPUA	154.818	2.381	80.252	1.253.102	2.708	1.483.313	0,00
8	MALUKU & MALUKU UTARA	81.809	756	35.583	805.664	602	904.542	0,00
TOTAL		21.173.236	311.756	6.540.149	147.050.029	172.658	175.266.437	

Last update : 2026-03-31 23:38:14

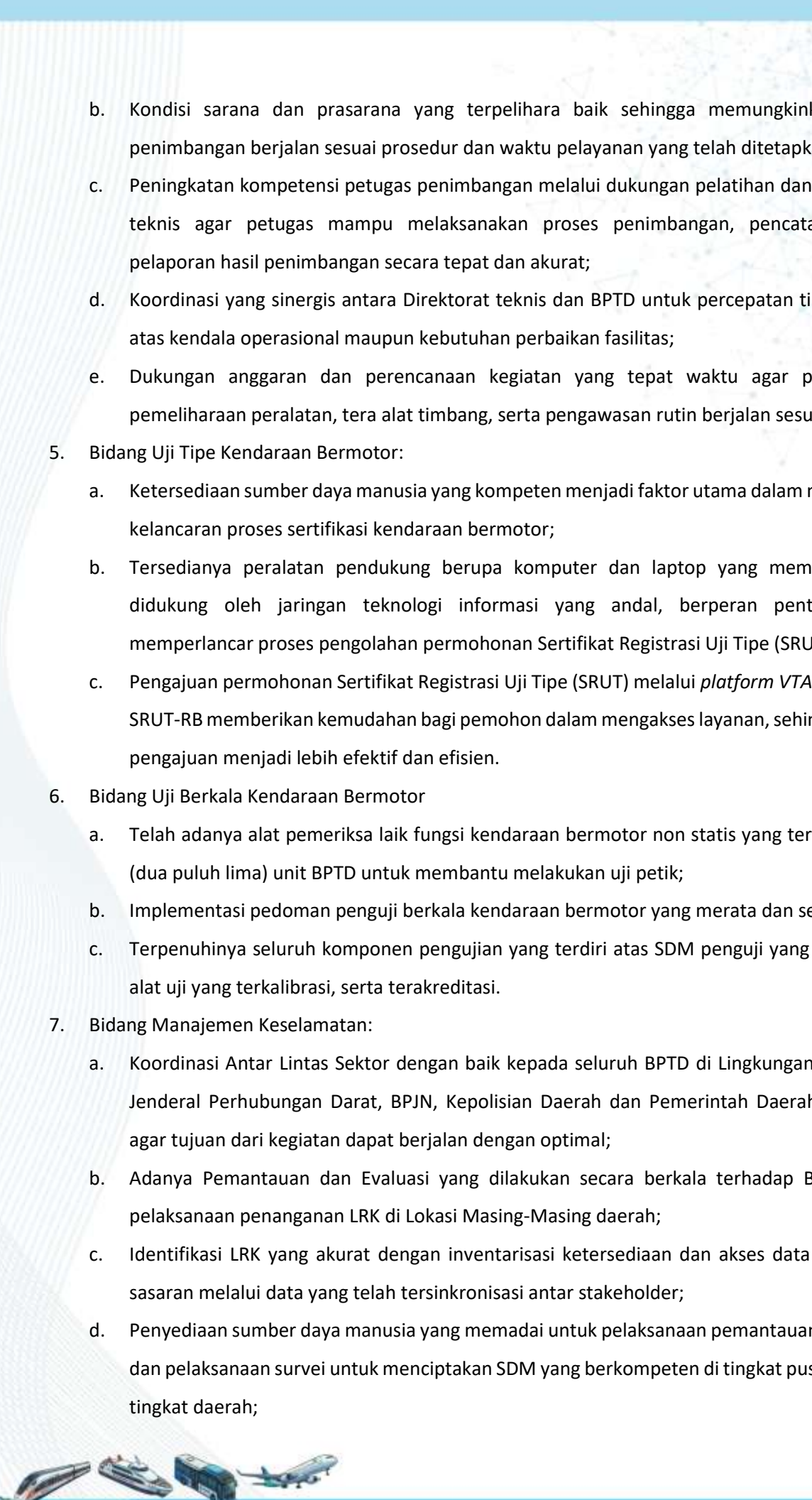
Gambar II.2
Jumlah Data Kendaraan Per-Pulau
Sumber: Electronic Registration Identification (ERI) Korlantas Polri

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Keberhasilan tercapainya Indikator Kinerja Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang didukung oleh faktor-faktor sebagai berikut :

1. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL):
 - a. Pelaksanaan kegiatan dilakukan sesuai rencana dan jadwal dengan dukungan anggaran yang tersedia. Jika anggaran masih terblokir, dilakukan mitigasi agar kegiatan pendukung IKK

- seperti pelayanan laik fungsi jalan, rekomendasi MRLL, dan SID tetap berjalan melalui koordinasi intensif dengan instansi terkait;
- b. Koordinasi dengan BPTD dilakukan untuk mendukung pencapaian IKK melalui efisiensi anggaran, pengumpulan data, pelaksanaan survei, serta kegiatan operasional lainnya agar pelayanan MRLL tetap optimal;
 - c. Pembagian tugas staf dilaksanakan berdasarkan kompetensi dan keahlian masing-masing agar hasil kerja tepat sasaran dan sesuai tenggat waktu;
 - d. Perencanaan kegiatan dilakukan secara terjadwal dengan komitmen penyelesaian tepat waktu untuk menjamin capaian output sesuai target;
 - e. Dukungan dan komitmen Pemerintah Daerah untuk pelaksanaan MRLL serta pengawasannya untuk mengoptimalkan pergerakan jaringan lalu lintas di wilayah perkotaan.
2. Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU):
- a. Adanya kegiatan pengendalian operasional angkutan umum yang dilaksanakan oleh unit eselon II (Direktorat Lalu Lintas Jalan) berkontribusi dalam mendukung peningkatan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan angkutan penumpang secara nasional;
 - b. Pelaksanaan pengawasan pada simpul transportasi dan di jalan secara bertahap, yang berkontribusi terhadap peningkatan kepatuhan operator angkutan umum terhadap ketentuan keselamatan;
 - c. Adanya Partisipasi publik dalam pengawasan transportasi juga merupakan faktor penting dalam meningkatkan keselamatan. Masyarakat dapat berperan aktif dengan mengecek pelanggaran atau kondisi yang membahayakan keselamatan transportasi melalui aplikasi Mitra Darat.
3. Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):
- a. Adanya pelaksanaan kegiatan pengendalian operasional angkutan barang oleh unit eselon II tetap berjalan, sehingga mendukung pengawasan terhadap kepatuhan kendaraan angkutan barang terhadap ketentuan muatan, dimensi, dan persyaratan teknis;
 - b. Adanya dukungan kebijakan nasional terkait pengendalian kendaraan *overdimension* dan *overloading* (ODOL), yang menjadi fokus dalam peningkatan keselamatan lalu lintas serta perlindungan infrastruktur jalan;
 - c. Adanya Pelaksanaan pengawasan melalui UPPKB dan kegiatan di lapangan secara bertahap, yang berkontribusi terhadap pengendalian pelanggaran angkutan barang serta peningkatan kepatuhan operator.
4. Terlaksananya penimbangan di UPPKB sesuai SPM:
- a. Implementasi pedoman Standar Pelayanan Minimal fasilitas penimbangan yang merata dan sesuai;

- 
- 
- b. Kondisi sarana dan prasarana yang terpelihara baik sehingga memungkinkan proses penimbangan berjalan sesuai prosedur dan waktu pelayanan yang telah ditetapkan;
 - c. Peningkatan kompetensi petugas penimbangan melalui dukungan pelatihan dan bimbingan teknis agar petugas mampu melaksanakan proses penimbangan, pencatatan, serta pelaporan hasil penimbangan secara tepat dan akurat;
 - d. Koordinasi yang sinergis antara Direktorat teknis dan BPTD untuk percepatan tindak lanjut atas kendala operasional maupun kebutuhan perbaikan fasilitas;
 - e. Dukungan anggaran dan perencanaan kegiatan yang tepat waktu agar pelaksanaan pemeliharaan peralatan, tera alat timbang, serta pengawasan rutin berjalan sesuai jadwal.
 5. Bidang Uji Tipe Kendaraan Bermotor:
 - a. Ketersediaan sumber daya manusia yang kompeten menjadi faktor utama dalam mendukung kelancaran proses sertifikasi kendaraan bermotor;
 - b. Tersedianya peralatan pendukung berupa komputer dan laptop yang memadai, serta didukung oleh jaringan teknologi informasi yang andal, berperan penting dalam memperlancar proses pengolahan permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT);
 - c. Pengajuan permohonan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui *platform VTA Online* dan SRUT-RB memberikan kemudahan bagi pemohon dalam mengakses layanan, sehingga proses pengajuan menjadi lebih efektif dan efisien.
 6. Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor
 - a. Telah adanya alat pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor non statis yang tersebar di-25 (dua puluh lima) unit BPTD untuk membantu melakukan uji petik;
 - b. Implementasi pedoman penguji berkala kendaraan bermotor yang merata dan sesuai;
 - c. Terpenuhinya seluruh komponen pengujian yang terdiri atas SDM penguji yang kompeten, alat uji yang terkalibrasi, serta terakreditasi.
 7. Bidang Manajemen Keselamatan:
 - a. Koordinasi Antar Lintas Sektor dengan baik kepada seluruh BPTD di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, BPJN, Kepolisian Daerah dan Pemerintah Daerah Setempat agar tujuan dari kegiatan dapat berjalan dengan optimal;
 - b. Adanya Pemantauan dan Evaluasi yang dilakukan secara berkala terhadap BPTD untuk pelaksanaan penanganan LRK di Lokasi Masing-Masing daerah;
 - c. Identifikasi LRK yang akurat dengan inventarisasi ketersediaan dan akses data agar tepat sasaran melalui data yang telah tersinkronisasi antar stakeholder;
 - d. Penyediaan sumber daya manusia yang memadai untuk pelaksanaan pemantauan, pelatihan dan pelaksanaan survei untuk menciptakan SDM yang berkompeten di tingkat pusat ataupun tingkat daerah;

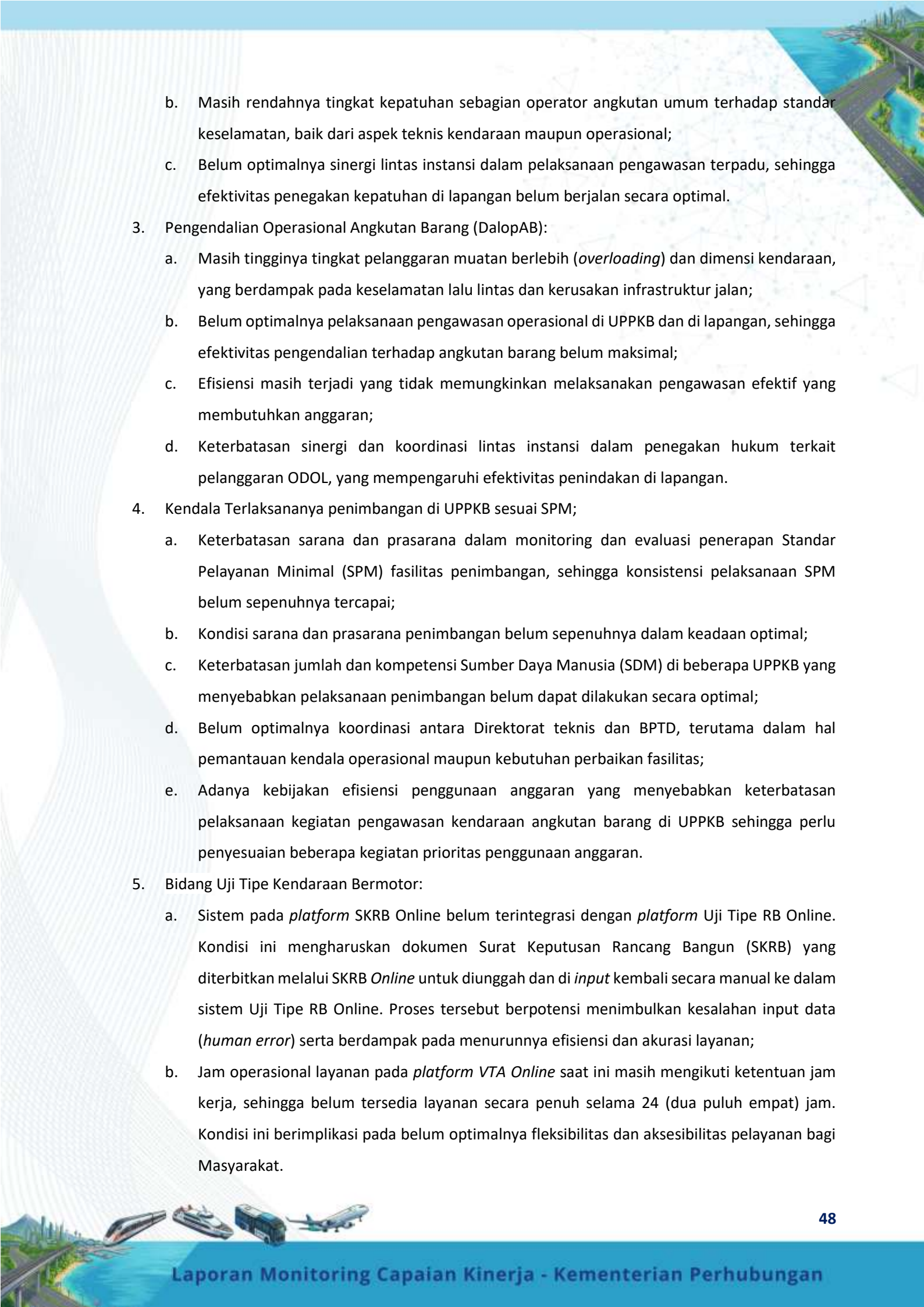
- 
- e. Sumber data LRK yang berasal dari kegiatan SID menjadi pedoman penanganan LRK termasuk kebutuhan pemasangan perlengkapan jalan yang sesuai untuk meningkatkan keselamatan jalan;
 - f. Desain Zona Selamat Sekolah (ZOSS) sesuai dengan geometri jalan;
 - g. Dukungan masyarakat sebagai pengguna jalan yang mendukung kesadaran akan pentingnya keselamatan;
 - h. Sumber data pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZOSS) berasal dari SID sehingga prioritas pembangunan ZOSS dapat dimaksimalkan.
8. Bidang Diseminasi dan Kemitraan Keselamatan
- a. Pelaksanaan Kampanye Keselamatan LLAJ dilaksanakan sesuai dengan program yang telah direncanakan, baik secara luring maupun daring dan memanfaatkan media sosial dan digital untuk menjangkau sasaran kelompok pengguna jalan;
 - b. Konsistensi pelaksanaan kampanye. Kegiatan sosialisasi tidak dilakukan secara insidental, melainkan dijalankan secara berkala dan tematik sesuai dengan momen tertentu sebagai bahan evaluasi efektivitas kampanye keselamatan LLAJ;
 - c. Penggunaan identitas visual yang kuat, slogan yang mudah diingat, serta materi kampanye yang menarik dan informatif sangat berpengaruh terhadap keberhasilan penyampaian pesan keselamatan. Elemen visual yang kuat membantu menciptakan dampak emosional dan meningkatkan daya ingat masyarakat terhadap pesan yang disampaikan;
 - d. Dalam memberikan edukasi kepada anak usia dini dan pendamping, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi melaksanakan program “Zeta Goes To School”. Penggunaan media cerita bergambar, lagu, permainan peran (role play), video animasi, dan simulasi lalu lintas sederhana membuat anak lebih mudah memahami dan mengingat pesan keselamatan jalan secara alami dan menyenangkan;
 - e. Pemberian Edukasi kepada Tenaga Pengajar dan staf Dinas Perhubungan Provinsi, Kota, dan Kabupaten, Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan serta Balai Pengelola Transportasi Darat telah dilaksanakan secara media online diharapkan dapat menjadi fasilitator yang kompeten dan inspiratif dengan materi yang telah disampaikan dalam pembelajaran menjadi langkah awal pembentukan generasi sadar keselamatan dan berperilaku tertib di jalan sejak dini;
 - f. Pelaksanaan edukasi dan pengajaran kepada anak usia dini memberikan manfaat jangka panjang, tidak hanya bagi individu tetapi juga masyarakat luas. Ketika nilai-nilai keselamatan tertanam sejak kecil, maka akan tercipta generasi yang lebih sadar, tertib, dan bertanggung jawab dalam berlalu lintas. Ini menjadi investasi sosial yang penting dalam upaya menurunkan angka kecelakaan di masa depan;

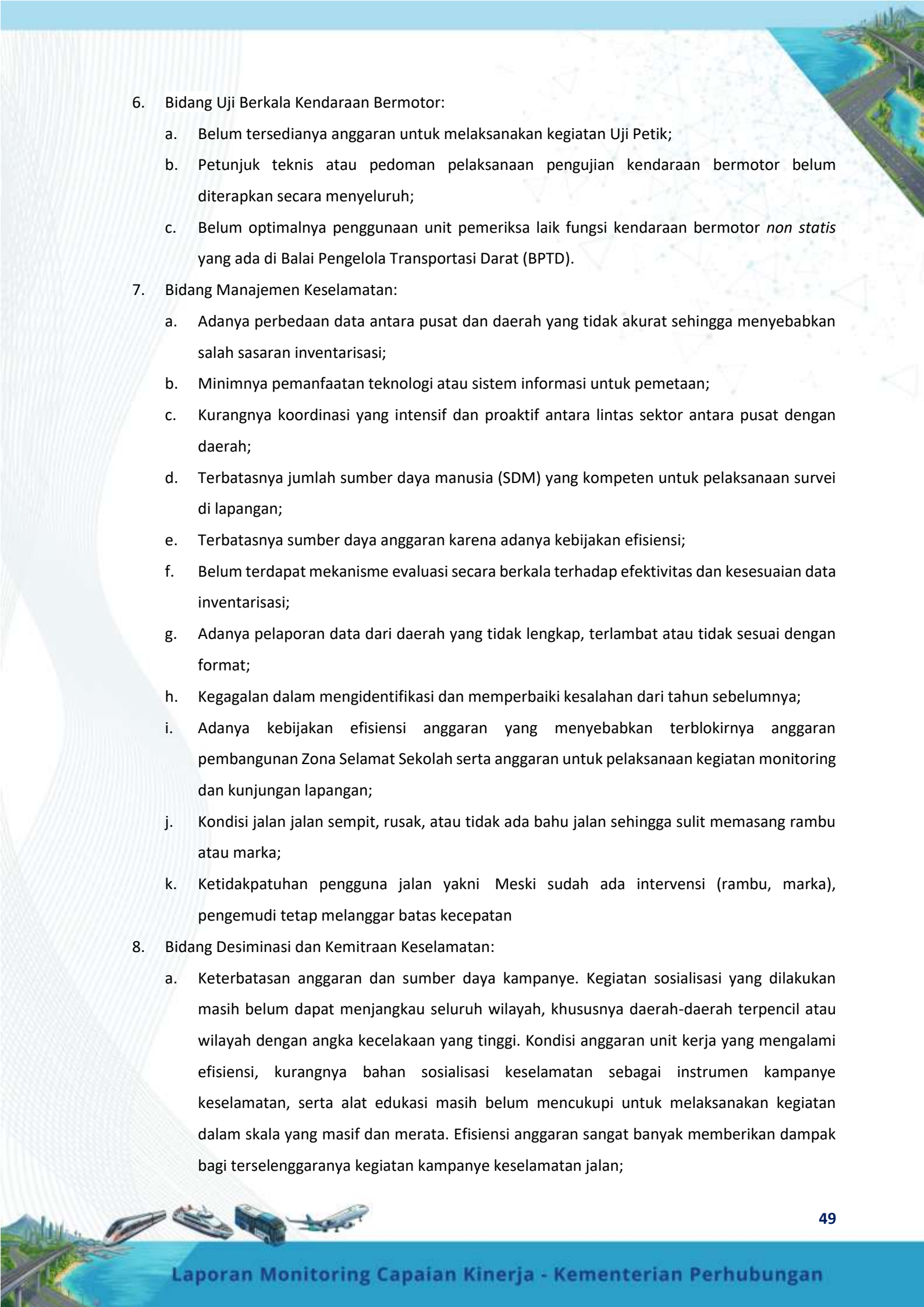
- 
- g. Tindak lanjut kemitraan berjalan efektif seluruh pihak memiliki tujuan yang selaras serta menyusun rencana aksi bersama yang konkret dan terukur. Hal ini mencakup pembagian peran yang jelas, jadwal kegiatan yang disepakati, serta indikator keberhasilan yang dapat dievaluasi bersama. Keselarasan ini mencegah tumpang tindih program dan memperkuat sinergi lintas sektor;
 - h. Dalam rangka mengukur efektivitas dan keberlanjutan kemitraan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), dilakukan kegiatan evaluasi kepada stakeholder yang terlibat. Evaluasi ini bertujuan untuk Mengidentifikasi kendala dan tantangan yang dihadapi selama proses tindak lanjut kemitraan tersebut;
 - i. Komitmen dan dukungan yang melibatkan kelompok masyarakat, komunitas pengemudi, relawan lalu lintas, dan forum komunikasi lalu lintas menjadi mitra strategis dalam penyampaian pesan keselamatan yang kontekstual dan tepat sasaran. Keterlibatan ini menjadi wujud nyata tindak lanjut kemitraan keselamatan LLAJ yang berorientasi pada partisipasi publik dan efektivitas jangkauan program.

POTENSI PERMASALAHAN

Beberapa faktor kendala yang menghambat pencapaian Indikator Kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan pada Triwulan I Tahun 2026, adalah sebagai berikut:

1. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL):
 - a. Koordinasi yang cukup kompleks dengan berbagai stakeholder baik internal maupun lintas sektor untuk pelaksanaan suatu kegiatan sehingga pelaksanaan kegiatan terkadang terdapat miskomunikasi atau miss persepsi dan keterlambatan;
 - b. Efisiensi masih terjadi hingga akhir tahun yang tidak memungkinkan melaksanakan pelayanan di bidang penanganan MRLL antar kota pada koridor utama yang membutuhkan anggaran; Lokasi pemantauan lalu lintas melalui AtMS masih terbatas dari Provinsi Banten hingga Provinsi Jawa Tengah;
 - c. Lokasi pemantauan lalu lintas melalui AtMS masih terbatas dari Provinsi Banten hingga Provinsi Jawa Tengah;
 - d. Perencanaan kegiatan rutin dan swakelola bidang lalu lintas yang perlu penyesuaian sebagai dampak perubahan agenda dan kebijakan administratif di lingkungan Ditjen Hubdat;
 - e. Kurangnya SDM yang memiliki kompetensi sesuai dengan kebutuhan tugas dan fungsi unit kerja.
2. Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU):
 - a. Belum optimalnya intensitas pelaksanaan pengendalian operasional pada Triwulan I, sehingga capaian pengawasan keselamatan angkutan umum belum maksimal;

- 
- b. Masih rendahnya tingkat kepatuhan sebagian operator angkutan umum terhadap standar keselamatan, baik dari aspek teknis kendaraan maupun operasional;
 - c. Belum optimalnya sinergi lintas instansi dalam pelaksanaan pengawasan terpadu, sehingga efektivitas penegakan kepatuhan di lapangan belum berjalan secara optimal.
 3. Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):
 - a. Masih tingginya tingkat pelanggaran muatan berlebih (*overloading*) dan dimensi kendaraan, yang berdampak pada keselamatan lalu lintas dan kerusakan infrastruktur jalan;
 - b. Belum optimalnya pelaksanaan pengawasan operasional di UPPKB dan di lapangan, sehingga efektivitas pengendalian terhadap angkutan barang belum maksimal;
 - c. Efisiensi masih terjadi yang tidak memungkinkan melaksanakan pengawasan efektif yang membutuhkan anggaran;
 - d. Keterbatasan sinergi dan koordinasi lintas instansi dalam penegakan hukum terkait pelanggaran ODOL, yang mempengaruhi efektivitas penindakan di lapangan.
 4. Kendala Terlaksananya penimbangan di UPPKB sesuai SPM;
 - a. Keterbatasan sarana dan prasarana dalam monitoring dan evaluasi penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) fasilitas penimbangan, sehingga konsistensi pelaksanaan SPM belum sepenuhnya tercapai;
 - b. Kondisi sarana dan prasarana penimbangan belum sepenuhnya dalam keadaan optimal;
 - c. Keterbatasan jumlah dan kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) di beberapa UPPKB yang menyebabkan pelaksanaan penimbangan belum dapat dilakukan secara optimal;
 - d. Belum optimalnya koordinasi antara Direktorat teknis dan BPTD, terutama dalam hal pemantauan kendala operasional maupun kebutuhan perbaikan fasilitas;
 - e. Adanya kebijakan efisiensi penggunaan anggaran yang menyebabkan keterbatasan pelaksanaan kegiatan pengawasan kendaraan angkutan barang di UPPKB sehingga perlu penyesuaian beberapa kegiatan prioritas penggunaan anggaran.
 5. Bidang Uji Tipe Kendaraan Bermotor:
 - a. Sistem pada *platform* SKRB Online belum terintegrasi dengan *platform* Uji Tipe RB Online. Kondisi ini mengharuskan dokumen Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) yang diterbitkan melalui SKRB *Online* untuk diunggah dan di *input* kembali secara manual ke dalam sistem Uji Tipe RB Online. Proses tersebut berpotensi menimbulkan kesalahan input data (*human error*) serta berdampak pada menurunnya efisiensi dan akurasi layanan;
 - b. Jam operasional layanan pada *platform* VTA *Online* saat ini masih mengikuti ketentuan jam kerja, sehingga belum tersedia layanan secara penuh selama 24 (dua puluh empat) jam. Kondisi ini berimplikasi pada belum optimalnya fleksibilitas dan aksesibilitas pelayanan bagi Masyarakat.

- 
6. Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor:
 - a. Belum tersedianya anggaran untuk melaksanakan kegiatan Uji Petik;
 - b. Petunjuk teknis atau pedoman pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor belum diterapkan secara menyeluruh;
 - c. Belum optimalnya penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor *non statis* yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
 7. Bidang Manajemen Keselamatan:
 - a. Adanya perbedaan data antara pusat dan daerah yang tidak akurat sehingga menyebabkan salah sasaran inventarisasi;
 - b. Minimnya pemanfaatan teknologi atau sistem informasi untuk pemetaan;
 - c. Kurangnya koordinasi yang intensif dan proaktif antara lintas sektor antara pusat dengan daerah;
 - d. Terbatasnya jumlah sumber daya manusia (SDM) yang kompeten untuk pelaksanaan survei di lapangan;
 - e. Terbatasnya sumber daya anggaran karena adanya kebijakan efisiensi;
 - f. Belum terdapat mekanisme evaluasi secara berkala terhadap efektivitas dan kesesuaian data inventarisasi;
 - g. Adanya pelaporan data dari daerah yang tidak lengkap, terlambat atau tidak sesuai dengan format;
 - h. Kegagalan dalam mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan dari tahun sebelumnya;
 - i. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terblokirnya anggaran pembangunan Zona Selamat Sekolah serta anggaran untuk pelaksanaan kegiatan monitoring dan kunjungan lapangan;
 - j. Kondisi jalan sempit, rusak, atau tidak ada bahu jalan sehingga sulit memasang rambu atau marka;
 - k. Ketidakpatuhan pengguna jalan yakni Meski sudah ada intervensi (rambu, marka), pengemudi tetap melanggar batas kecepatan
 8. Bidang Desiminasi dan Kemitraan Keselamatan:
 - a. Keterbatasan anggaran dan sumber daya kampanye. Kegiatan sosialisasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, khususnya daerah-daerah terpencil atau wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan kampanye keselamatan jalan;

- 
- b. Belum optimalnya koordinasi antara Balai Pengelola Transportasi seluruh Indonesia dengan Direktorat Sarana Transportasi Jalan dalam merancang dan menjalankan kampanye Keselamatan LLAJ;
 - c. Persepsi masyarakat terhadap keselamatan jalan. Banyak pengguna jalan yang menganggap kampanye keselamatan sekedar kegiatan yang tidak memiliki relevansi langsung dengan kebiasaan sehari-hari mereka di jalan. Hal ini menunjukkan bahwa perubahan sikap (*attitude*) memerlukan pendekatan jangka panjang dan berkelanjutan, bukan sekedar komunikasi satu arah;
 - d. Keterbatasan anggaran dan sumber daya tenaga pengajar. Kegiatan sosialisasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, khususnya daerah-daerah terpencil atau wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan Sosialisasi dan edukasi Keselamatan LLAJ pada anak usia dini, tenaga pengajar maupun pendamping;
 - e. Tingkat pemahaman keselamatan lalu lintas yang masih rendah di kalangan anak usia dini, pendamping serta tenaga pengajar. Rendahnya pemahaman terhadap risiko kecelakaan dan pentingnya perilaku tertib berlalu lintas menyebabkan pesan-pesan edukasi tidak selalu diterima atau diterjemahkan ke dalam perilaku nyata;
 - f. Belum Terintegrasi dalam Kurikulum Pendidikan Anak Usia Dini, sehingga pengajaran keselamatan lalu lintas belum menjadi bagian dari kurikulum formal atau hanya bersifat tambahan/insidental.
 - g. Keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia. Kegiatan sosialisasi, kampanye dan edukasi yang dilakukan masih belum dapat menjangkau seluruh wilayah, dan menghambat berkelanjutan program dengan para mitra. Kondisi anggaran unit kerja yang mengalami efisiensi, sehingga kurangnya bahan sosialisasi keselamatan sebagai instrumen kampanye keselamatan, serta alat edukasi masih belum mencukupi untuk melaksanakan kegiatan dalam skala yang masif dan merata. Efisiensi anggaran sangat banyak memberikan dampak bagi terselenggaranya kegiatan Sosialisasi, Kampanye dan edukasi Keselamatan LLAJ;
 - h. Perbedaan prioritas antar instansi, pihak swasta dan stakeholder yang menyebabkan kurangnya integrasi program kampanye dalam agenda pembangunan daerah;
 - i. Tidak optimalnya monitoring dan evaluasi. Sehingga lemahnya pelaporan dan evaluasi hasil kemitraan menyebabkan sulitnya mengukur efektivitas dan dampak kegiatan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

Untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang, adapun upaya yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk meningkatkan capaian Peningkatan Keselamatan Angkutan Penumpang dan Barang, adalah sebagai berikut:

A. Direktorat Lalu Lintas Jalan

1) Manajemen Rekayasa Lalu Lintas:

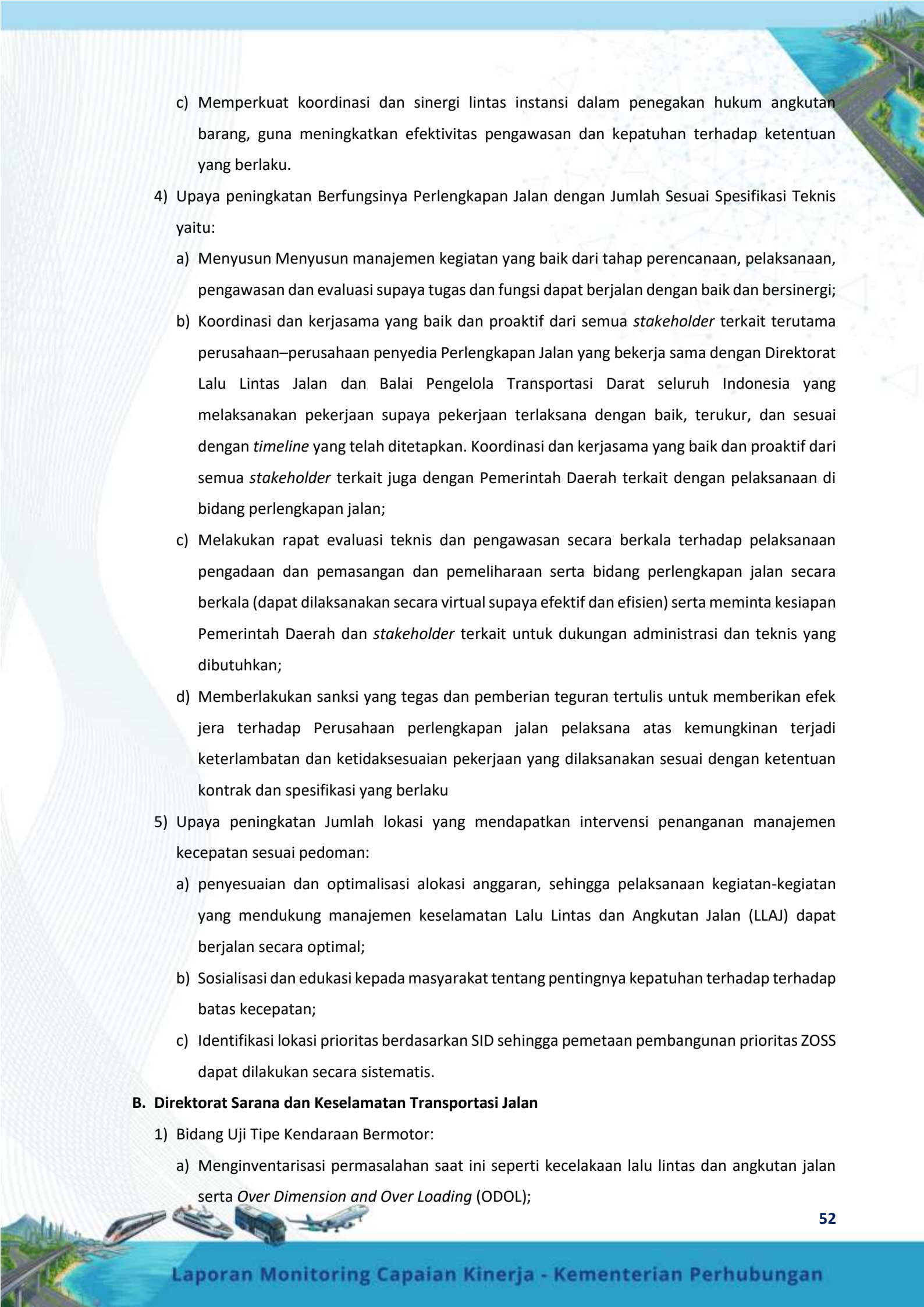
- a) Memperkuat mekanisme koordinasi lintas instansi melalui forum rutin dan sistem komunikasi terpadu, menyusun standar operasional prosedur (SOP) yang jelas antar pemangku kepentingan, serta mengoptimalkan pemanfaatan teknologi informasi untuk mendukung pertukaran data dan pengambilan keputusan secara cepat dan terintegrasi;
- b) Optimalisasi sumber daya yang ada, penajaman prioritas penanganan pada koridor dan titik strategis, pemanfaatan teknologi informasi, serta penguatan koordinasi lintas instansi untuk menjaga kinerja layanan tetap efektif dan efisien;
- c) Mengoptimalkan pemanfaatan perangkat yang telah ada, memperluas jangkauan pemantauan melalui integrasi data dengan instansi terkait (seperti Kepolisian dan Dinas Perhubungan Daerah);
- d) Melakukan perencanaan kegiatan secara komprehensif dengan selalu memperhatikan dinamika kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- e) Melakukan pengembangan kompetensi SDM bidang lalu lintas jalan sesuai kebutuhan yang ideal pada unit kerja.

2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum:

- a) Meningkatkan intensitas dan cakupan kegiatan pengendalian operasional angkutan umum secara nasional, khususnya pada wilayah dengan tingkat pelanggaran dan risiko keselamatan yang tinggi;
- b) Memperkuat koordinasi dan sinergi lintas instansi dalam pelaksanaan pengawasan terpadu, guna meningkatkan efektivitas penegakan hukum dan kepatuhan operator angkutan umum;
- c) Mendorong peningkatan kepatuhan operator angkutan umum melalui penguatan pengawasan dan pembinaan, sehingga pemenuhan standar keselamatan dapat terlaksana secara berkelanjutan.

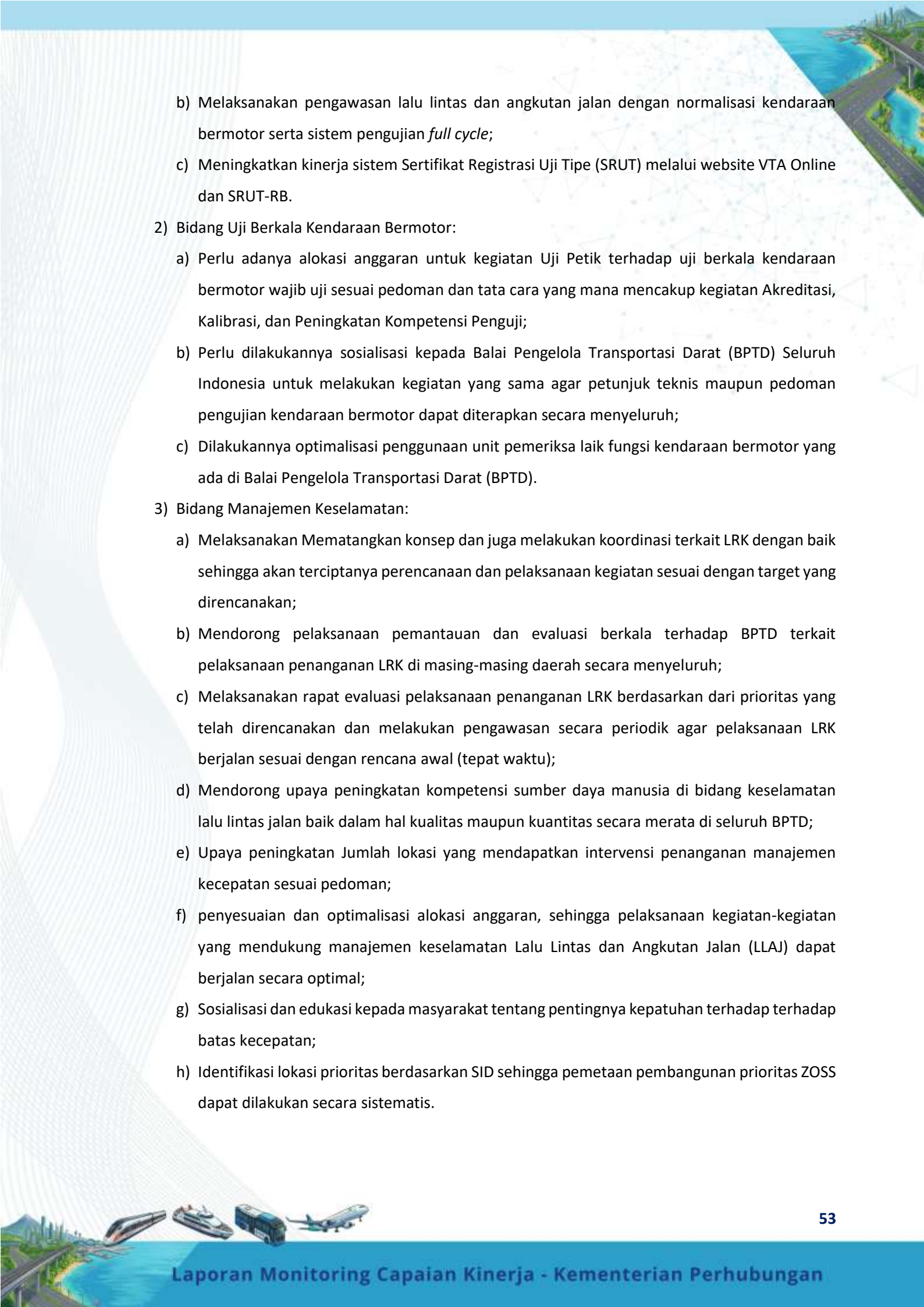
3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang:

- a) Meningkatkan intensitas pengendalian operasional angkutan barang secara nasional melalui kegiatan pengawasan terpadu, termasuk pelaksanaan program penanganan ODOL secara bertahap dan berkelanjutan;
- b) Optimalisasi peran UPPKB sebagai simpul utama pengawasan angkutan barang, melalui peningkatan frekuensi pemeriksaan serta penguatan fungsi pengendalian operasional;

- 
- c) Memperkuat koordinasi dan sinergi lintas instansi dalam penegakan hukum angkutan barang, guna meningkatkan efektivitas pengawasan dan kepatuhan terhadap ketentuan yang berlaku.
- 4) Upaya peningkatan Berfungsinya Perlengkapan Jalan dengan Jumlah Sesuai Spesifikasi Teknis yaitu:
- a) Menyusun Manajemen kegiatan yang baik dari tahap perencanaan, pelaksanaan, pengawasan dan evaluasi supaya tugas dan fungsi dapat berjalan dengan baik dan bersinergi;
 - b) Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua *stakeholder* terkait terutama perusahaan-perusahaan penyedia Perlengkapan Jalan yang bekerja sama dengan Direktorat Lalu Lintas Jalan dan Balai Pengelola Transportasi Darat seluruh Indonesia yang melaksanakan pekerjaan supaya pekerjaan terlaksana dengan baik, terukur, dan sesuai dengan *timeline* yang telah ditetapkan. Koordinasi dan kerjasama yang baik dan proaktif dari semua *stakeholder* terkait juga dengan Pemerintah Daerah terkait dengan pelaksanaan di bidang perlengkapan jalan;
 - c) Melakukan rapat evaluasi teknis dan pengawasan secara berkala terhadap pelaksanaan pengadaan dan pemasangan dan pemeliharaan serta bidang perlengkapan jalan secara berkala (dapat dilaksanakan secara virtual supaya efektif dan efisien) serta meminta kesiapan Pemerintah Daerah dan *stakeholder* terkait untuk dukungan administrasi dan teknis yang dibutuhkan;
 - d) Memberlakukan sanksi yang tegas dan pemberian teguran tertulis untuk memberikan efek jera terhadap Perusahaan perlengkapan jalan pelaksana atas kemungkinan terjadi keterlambatan dan ketidaksesuaian pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan kontrak dan spesifikasi yang berlaku
- 5) Upaya peningkatan Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman:
- a) penyesuaian dan optimalisasi alokasi anggaran, sehingga pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang mendukung manajemen keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dapat berjalan secara optimal;
 - b) Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya kepatuhan terhadap terhadap batas kecepatan;
 - c) Identifikasi lokasi prioritas berdasarkan SID sehingga pemetaan pembangunan prioritas ZOSS dapat dilakukan secara sistematis.

B. Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan

- 1) Bidang Uji Tipe Kendaraan Bermotor:
- a) Menginventarisasi permasalahan saat ini seperti kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan serta *Over Dimension and Over Loading* (ODOL);

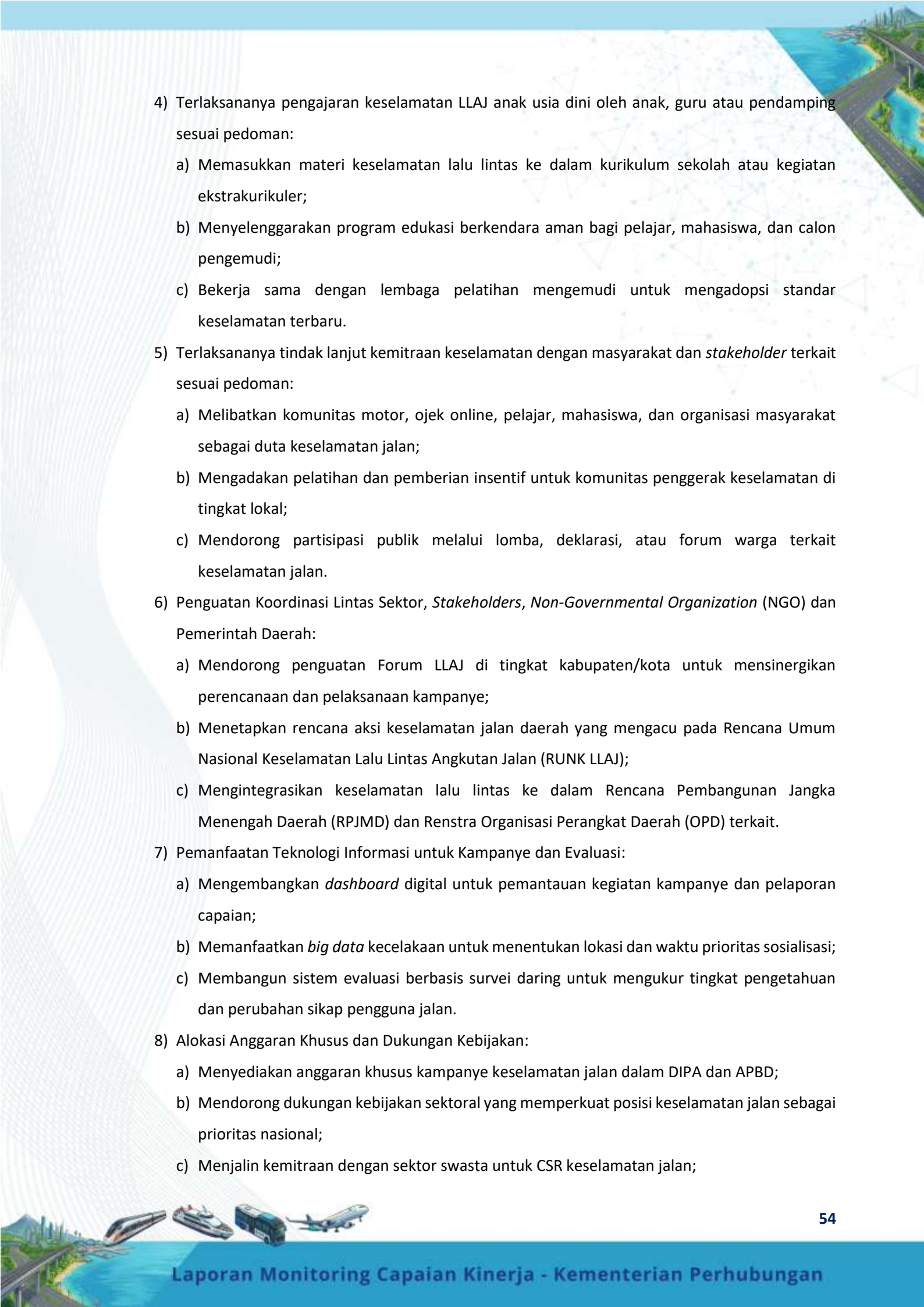
- 
- b) Melaksanakan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan dengan normalisasi kendaraan bermotor serta sistem pengujian *full cycle*;
 - c) Meningkatkan kinerja sistem Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) melalui website VTA Online dan SRUT-RB.

2) Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor:

- a) Perlu adanya alokasi anggaran untuk kegiatan Uji Petik terhadap uji berkala kendaraan bermotor wajib uji sesuai pedoman dan tata cara yang mana mencakup kegiatan Akreditasi, Kalibrasi, dan Peningkatan Kompetensi Penguji;
- b) Perlu dilakukannya sosialisasi kepada Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Seluruh Indonesia untuk melakukan kegiatan yang sama agar petunjuk teknis maupun pedoman pengujian kendaraan bermotor dapat diterapkan secara menyeluruh;
- c) Dilakukannya optimalisasi penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).

3) Bidang Manajemen Keselamatan:

- a) Melaksanakan Mematangkan konsep dan juga melakukan koordinasi terkait LRK dengan baik sehingga akan terciptanya perencanaan dan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan target yang direncanakan;
- b) Mendorong pelaksanaan pemantauan dan evaluasi berkala terhadap BPTD terkait pelaksanaan penanganan LRK di masing-masing daerah secara menyeluruh;
- c) Melaksanakan rapat evaluasi pelaksanaan penanganan LRK berdasarkan dari prioritas yang telah direncanakan dan melakukan pengawasan secara periodik agar pelaksanaan LRK berjalan sesuai dengan rencana awal (tepat waktu);
- d) Mendorong upaya peningkatan kompetensi sumber daya manusia di bidang keselamatan lalu lintas jalan baik dalam hal kualitas maupun kuantitas secara merata di seluruh BPTD;
- e) Upaya peningkatan Jumlah lokasi yang mendapatkan intervensi penanganan manajemen kecepatan sesuai pedoman;
- f) penyesuaian dan optimalisasi alokasi anggaran, sehingga pelaksanaan kegiatan-kegiatan yang mendukung manajemen keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dapat berjalan secara optimal;
- g) Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya kepatuhan terhadap terhadap batas kecepatan;
- h) Identifikasi lokasi prioritas berdasarkan SID sehingga pemetaan pembangunan prioritas ZOSS dapat dilakukan secara sistematis.

- 
- 4) Terlaksananya pengajaran keselamatan LLAJ anak usia dini oleh anak, guru atau pendamping sesuai pedoman:
 - a) Memasukkan materi keselamatan lalu lintas ke dalam kurikulum sekolah atau kegiatan ekstrakurikuler;
 - b) Menyelenggarakan program edukasi berkendara aman bagi pelajar, mahasiswa, dan calon pengemudi;
 - c) Bekerja sama dengan lembaga pelatihan mengemudi untuk mengadopsi standar keselamatan terbaru.
 - 5) Terlaksananya tindak lanjut kemitraan keselamatan dengan masyarakat dan *stakeholder* terkait sesuai pedoman:
 - a) Melibatkan komunitas motor, ojek online, pelajar, mahasiswa, dan organisasi masyarakat sebagai duta keselamatan jalan;
 - b) Mengadakan pelatihan dan pemberian insentif untuk komunitas penggerak keselamatan di tingkat lokal;
 - c) Mendorong partisipasi publik melalui lomba, deklarasi, atau forum warga terkait keselamatan jalan.
 - 6) Penguatan Koordinasi Lintas Sektor, *Stakeholders*, *Non-Governmental Organization* (NGO) dan Pemerintah Daerah:
 - a) Mendorong penguatan Forum LLAJ di tingkat kabupaten/kota untuk mensinergikan perencanaan dan pelaksanaan kampanye;
 - b) Menetapkan rencana aksi keselamatan jalan daerah yang mengacu pada Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan (RUNK LLAJ);
 - c) Mengintegrasikan keselamatan lalu lintas ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Renstra Organisasi Perangkat Daerah (OPD) terkait.
 - 7) Pemanfaatan Teknologi Informasi untuk Kampanye dan Evaluasi:
 - a) Mengembangkan *dashboard* digital untuk pemantauan kegiatan kampanye dan pelaporan capaian;
 - b) Memanfaatkan *big data* kecelakaan untuk menentukan lokasi dan waktu prioritas sosialisasi;
 - c) Membangun sistem evaluasi berbasis survei daring untuk mengukur tingkat pengetahuan dan perubahan sikap pengguna jalan.
 - 8) Alokasi Anggaran Khusus dan Dukungan Kebijakan:
 - a) Menyediakan anggaran khusus kampanye keselamatan jalan dalam DIPA dan APBD;
 - b) Mendorong dukungan kebijakan sektoral yang memperkuat posisi keselamatan jalan sebagai prioritas nasional;
 - c) Menjalin kemitraan dengan sektor swasta untuk CSR keselamatan jalan;

- 
- d) Rencana pelaksanaan kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman yang diselenggarakan pusat (Direktorat Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan) dan seluruh Balai Pengelola Transportasi Darat dapat dilaksanakan dengan baik, sehingga capaian realisasi akan sesuai target. Materi kampanye keselamatan dapat diterima dan diterapkan masyarakat atau audiensi sehingga dapat mengurangi atau meminimalkan terjadinya kecelakaan. Upaya untuk meningkatkan capaian pelaksanaan kegiatan tersebut diharapkan normalisasi anggaran pada tahun berikutnya;
 - e) Selain itu untuk meningkatkan capaian di masa yang akan datang diharapkan sosialisasi keselamatan tidak hanya melalui kegiatan pekan keselamatan jalan saja, namun dapat dilakukan dengan sosialisasi keselamatan melalui media sosial yang dapat menjangkau masyarakat lebih banyak.

C. Direktorat Prasarana Transportasi Jalan

- 1) Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor:
 - a) Peningkatan efektivitas implementasi pedoman SPM melalui kegiatan sosialisasi, bimbingan teknis, dan evaluasi berkala agar penerapannya lebih merata di seluruh UPPKB;
 - b) Penguatan monitoring terhadap pelaksanaan pemeliharaan dan rehabilitasi UPPKB guna menjamin kualitas fasilitas utama dan penunjang di UPPKB;
 - c) Melakukan evaluasi terhadap hasil penilaian SPM untuk selanjutnya dapat menjadi acuan dalam pengusulan, penyediaan dan pemeliharaan fasilitas utama dan penunjang yang ada pada masing-masing UPPKB;
 - d) Berkoordinasi dengan Bagian SDM Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terkait peningkatan kapasitas SDM UPPKB serta pemenuhan jumlah dan kompetensi SDM pada masing-masing UPPKB;
 - e) Optimalisasi dukungan anggaran dan perencanaan kegiatan agar kebutuhan pemeliharaan dan peningkatan sarana prasarana dapat diakomodasi secara tepat waktu dan berkesinambungan.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Adapun anggaran kegiatan terkait Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2026 yaitu senilai Rp811.172.775.524,00 (Delapan ratus sebelas miliar seratus tujuh puluh dua juta tujuh ratus tujuh puluh lima ribu lima ratus dua puluh empat rupiah) dan sampai dengan Triwulan I tahun 2026 realisasi anggaran senilai Rp8.711.331.730,00 (Delapan miliar tujuh ratus sebelas juta tiga ratus tiga puluh satu ribu tujuh ratus tiga puluh rupiah) atau sebesar 1,07%.

2. Tingkat Keselamatan Transportasi Laut

Tingkat Keselamatan Transportasi Laut memiliki target pada tahun 2026 sebesar 100%, yang terdiri dari kegiatan program/kegiatan asistensi, *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal, *monitoring* terkait permasalahan surat persetujuan berlayar, *monitoring* dan evaluasi kinerja pejabat pemeriksa kelaiklautan dan keamanan kapal asing (PSCO), dan sosialisasi keselamatan pelayaran.

Tabel II.19
Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Laut	%	100,000	Tw. I	100,000	99,989	99,989	99,989

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2026

Pada Tahun 2026 Jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan I sebanyak 228.915 Dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh faktor alam sebesar 12 kejadian, manusia (*human error*) sebesar 5 kejadian dan faktor kendala teknis 8, sehingga presentase capaian kinerjanya sebesar 99,990%. Realisasi capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Laut dihitung berdasarkan perhitungan formula sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = \frac{100\% - (\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan Transportasi Laut})}{\text{Jumlah Surat Persetujuan Berlayar (SPB)}} \times 100\%$$

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = \frac{100\% - (25)}{228.915 \text{ SPB}} \times 100\% = 99,989\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{100 - (99,989 - 100)}{100} \times 100\% = 99,989\%$$

Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama Januari – Maret Tahun 2026, yaitu sebanyak 228.915 SPB, maka capaian indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan I Tahun 2026 sebesar 99,989% dari target.

Tabel II.20

Jumlah Kejadia Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Triwulan I Tahun 2026

No	Bulan	Faktor Penyebab				Jumlah SPB 2026	
		Alam	Manusia	Teknis	Jumlah Bulanan	Bulanan	Triwulan I
1	Januari	9	3	0	25	86.127	228.915
2	Februari	3	4	1		78.144	
3	Maret	1	0	4		64.644	
Total		13	7	5	25	228.915	228.915

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2026

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Tahun 2026, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan pada Triwulan I sebanyak 228.915 dokumen SPB dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh faktor alam sebesar 12 kejadian, manusia (*human error*) sebesar 5 kejadian dan faktor kendala teknis 8, yang berarti setiap penerbitan SPB maka Tingkat Keselamatan Transportasi Laut mencapai 99,989%.

POTENSI PERMASALAHAN

Faktor Penyebab terjadinya kecelakaan transportasi laut:

1. Faktor Alam: cuaca buruk;
2. Faktor Manusia: *human error*, kesalahan menerapkan standar profesi kepelautan;
3. Faktor Teknis: konsleting kelistrikan, rusaknya kemudi kapal, kerusakan lambung kapal.

Faktor penyebab kecelakaan transportasi laut, potensi permasalahan terbesar yang dapat mempengaruhi keselamatan transportasi laut adalah cuaca buruk yang melanda alur pelayaran, kerusakan sarana kapal laut, maupun *human error*.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Tahun 2026 adalah senilai Rp40.756.666.000,00 (Empat puluh miliar tujuh ratus lima puluh enam juta enam ratus enam puluh enam ribu rupiah). Sementara pada Triwulan I Tahun 2026 yang telah terealisasi sebesar Rp216.117.000,00 (Dua ratus enam belas juta seratus tujuh belas ribu rupiah) atau sekitar 0,53%.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

Dalam rangka mengurangi kejadian kecelakaan transportasi laut, sub sektor perhubungan laut telah melakukan beberapa program/kegiatan antara lain sebagai berikut:

1. Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem secara berkala;
2. Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
3. Evaluasi *monitoring* perwira jaga dalam penerbitan SPB;
4. Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla;
5. Pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal ke UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
6. Pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kapal menjelang lebaran, natal dan tahun baru;
7. Peningkatan pelayanan kapal terhadap kapal-kapal penumpang tradisional dengan meningkatkan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan di wilayah unit pelaksana teknis;
8. Sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa UPT yang banyak melayani Kapal Pelayaran rakyat.

3. Tingkat Keselamatan Transportasi Udara

Rasio data kecelakaan adalah data kuantitatif angka jumlah kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa dibandingkan dengan angka jumlah pendaratan, jumlah keberangkatan, dan/atau jumlah jam terbang pesawat udara kategori transportasi komersial. Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang RI No 1 Tahun 2009 Pasal 357 Ayat (1) yang dimaksud dengan “kecelakaan” adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:

- Kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan; dan
- Korban jiwa atau luka serius.

Tabel II.21
Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Udara	Rasio	99,999	Tw. I	99,990	97,420	97,430	97,421

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2026

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 \text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} &= 100\% - \left[\frac{\text{Accident on Aircraft MTOW} > 5.700 \text{ kg}}{\text{Aircraft Departure}} \times 100\% \right] \\
 \text{Tingkat Keselamatan Transportasi Udara} &= 100\% - \left[\left(\frac{1}{387.323} \times 1.000.000 \right) \times 100\% \right] = 97,420\% \\
 \% \text{ Capaian} &= \frac{100 - (97,420 - 100)}{100} \times 100\% = 97,420\%
 \end{aligned}$$

Capaian Tingkat keselamatan transportasi udara pada Triwulan I Tahun 2026 ialah sebesar 97,420%, hal ini disebabkan oleh adanya peristiwa Pesawat ATR 42-500 yang dioperasikan PT. Indonesia Air Transport (IAT) dengan registrasi PK-THT menabrak Gunung Bulusaraung, Kabupaten Pangkep, Sulawesi Selatan, pada hari Sabtu, tanggal 17 Januari 2026. Pesawat yang disewa KKP ini hilang kontak saat penerbangan aerial surveillance mission dari Bandara Adisutjipto Yogyakarta menuju Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

Untuk terus meningkatkan dan menjaga keselamatan penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjalankan tugas dan fungsi yang terimplementasi dalam kegiatan dan tindakan sebagai berikut:

a) Bidang Bandar Udara:

- 1) Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara yang meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU), serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara;
- 2) Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.

b) Bidang Navigasi Penerbangan:

- 1) Pelaksanaan Koordinasi dan verifikasi data dengan KNKT, Perum LPPNPI, serta *stakeholder* lainnya;
- 2) Pelaksanaan rekomendasi keselamatan;
- 3) *Assessment* dan peningkatan maturitas implementasi *Safety Management System* penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan.
- 4) Pemeliharaan dan peningkatan kesiapan fasilitas telekomunikasi penerbangan;
- 5) Pelaksanaan *Training Safety Management System*;
- 6) Pelaksanaan pengawasan pada penyelenggara navigasi penerbangan;
- 7) Pemenuhan jumlah dan kompetensi Inspektur dan Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan;
- 8) Monitoring pemenuhan temuan pengawasan oleh penyelenggara navigasi penerbangan;
- 9) Pelaksanaan monitoring kesiapan penyelenggara navigasi penerbangan dalam mendukung angkutan lebaran, natal dan tahun baru.

c) Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:

- 1) Peningkatan kinerja pengawasan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, yang meliputi Pelaksanaan Pengawasan/*Surveillance* operator pesawat udara, Pelaksanaan Pengawasan/*Surveillance* Organisasi Perawatan pesawat udara;
- 2) Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- 3) Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara.
- 4) Memastikan standar keselamatan operasi penerbangan (pesawat udara, peralatan fasilitas, personil, dan dukungan manajemen organisasi penerbangan) yang mendukung konektivitas transportasi udara terpenuhi sehingga dapat mencegah adanya insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan.

d) Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan:

Melakukan penerbangan kalibrasi untuk meningkatkan *performance* peralatan fasilitas navigasi dan fasilitas pendaratan pesawat guna peningkatan keselamatan penerbangan.

e) Bidang Kesehatan Penerbangan:

- 1) Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan;
- 2) Pelaksanaan pengujian narkoba (Napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
- 3) Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Tahun 2026 sebesar Rp151.234.882.000,00 (seratus lima puluh satu miliar dua ratus tiga puluh empat juta delapan ratus delapan puluh dua ribu rupiah) dengan realisasi anggaran Triwulan I senilai Rp14.885.346.753,00 (empat belas miliar delapan ratus delapan puluh lima juta tiga ratus empat puluh enam ribu tujuh ratus lima puluh tiga rupiah) atau sekitar 9,84%, yang dimanfaatkan untuk:

- a) Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan pesawat udara terkait dengan kegiatan *surveillance*, *ramp check* dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara;
- b) Kegiatan pemenuhan standar keselamatan transportasi udara seperti Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara terkait dengan pemenuhan dan peningkatan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen sertifikasi bandar udara dan lain sebagainya;
- c) Kegiatan pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan;
- d) Kegiatan pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara.

4. Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian merupakan salah satu ukuran untuk mengkaji kinerja perkeretaapian di Indonesia dengan menganalisis keselamatan perkeretaapian mengacu pada jumlah kecelakaan kereta api dalam 1.000 keberangkatan KA baik penumpang maupun barang pada periode tersebut. Kategori kecelakaan kereta api mencakup anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan terbakar.

Tabel II.22

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Triwulan I Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	Rasio	100,000	Tw. I	100,000	99,625	99,625	99,625

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2026

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dapat diukur menggunakan formulasi sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[1 - \left(\frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan}}{\text{Jumlah keberangkatan KA}} \times 1000 \right) \right] \times 100\%$$

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2026, ditargetkan tidak terjadi kecelakaan kereta api (*zero accident*) baik target tahunan maupun periode triwulan dengan nilai tingkat keselamatan 100%. Namun pada periode Triwulan I 2026 telah terjadi 1 kejadian kecelakaan kereta api, dengan uraian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[1 - \frac{1}{266.881} \times 1000 \right] \times 100\% = 99,625$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{99,625}{100,000} \times 100\% = 99,625\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Triwulan I 2026 terjadi 1 kejadian anjlokkan kereta api yaitu anjlokkan KA barang (Barapati) pada petak jalan antara Stasiun Serdang – Stasiun Payakabung dengan kronologis sebagai berikut:

- Pada tanggal 7 Februari 2026 pukul 22:40 WIB terjadi kecelakaan anjlokkan KA 3100 (Barapati) rangkaian ke-16 terputus dari rangkaian di depannya dan dua gerbong anjlok (GB459941 anjlok 1 as dan GB450067 anjlok 3 as) serta 3 gerbong terguling (GB450064, GB450061, GB450047);
- Dampak kejadian kecelakaan KA tidak terdapat korban jiwa, namun terdapat gangguan operasional pada 9 KA;
- Penyebab kejadian kecelakaan KA yaitu patahnya rel di KM 370+570;
- Patahnya rel kereta api diakibatkan kegagalan material bersifat *brittle* yang diawali oleh retak permukaan kemudian dilakukan penanganan sementara dengan pemopokan (pengelasan) dan berkembang menjadi retak struktural, dengan lokasi patahan berada di atau dekat area

pemopokan. Hal ini dikarenakan SOP pemopokan yang digunakan belum menetapkan kriteria teknis dan klasifikasi tingkat kerusakan rel secara jelas, sehingga pengambilan keputusan perawatan berpotensi bersifat subjektif. Kondisi tersebut meningkatkan risiko kegagalan rel berulang dan menunjukkan bahwa penggantian rel merupakan opsi penanganan yang lebih tepat dibandingkan perbaikan sementara.

Adapun beberapa upaya yang telah dilakukan guna meningkatkan keselamatan perkeretaapian pada Triwulan I Tahun 2026 diantaranya:

- a. Pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana dan kompetensi SDM perkeretaapian dengan rincian:
 - 1) Pengujian prasarana perkeretaapian sebanyak 22 unit dan 8,767 km dengan sertifikasi prasarana perkeretaapian sebanyak 13 sertifikat jalur dan bangunan termasuk sertifikasi fasilitas operasi;
 - 2) Pengujian sarana perkeretaapian sebanyak 2.534 unit dengan sertifikasi sebanyak 1.247 sertifikat;
 - 3) Pengujian SDM perkeretaapian sebanyak 1.284 orang dengan sertifikasi sebanyak 853 sertifikasi.
- b. Pengawasan kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian diantaranya melalui inspeksi keselamatan oleh inspektur perkeretaapian termasuk pengawasan oleh Satuan Pelayanan masing-masing wilayah Balai Teknik Perkeretaapian.
- c. Pengawasan keselamatan perkeretaapian secara periodik dan pemantauan tindak lanjut rekomendasi peningkatan keselamatan yang perlu ditindaklanjuti oleh Badan Usaha/Pemerintah Daerah/Balai di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
- d. Tindak lanjut hasil Audit SMKP diantaranya oleh:
 - 1) PT. KAI (Persero) Manajer Unit Makassar – Parepare;
 - 2) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan;
 - 3) PT. Celebes *Railway* Indonesia (CRI) ;
 - 4) PT. KAI (Persero) Divisi LRT Jabodebek.
- e. Penyampaian himbauan keselamatan mengacu pada hasil Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko (IBPPR), termasuk pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi keselamatan perkeretaapian;
- f. Evaluasi manajemen tanggap darurat dan pemantauan tindak lanjutnya oleh Badan Usaha.

POTENSI PERMASALAHAN

Pada Triwulan I Tahun 2026, juga terdapat beberapa kendala/permasalahan yang perlu penyelesaian diantaranya:

- a. Bencana alam/cuaca ekstrim/*force major* di beberapa wilayah (Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Jawa Tengah, Jawa Timur), menyebabkan beberapa segmen prasarana perkeretaapian rusak/butuh penanganan;
- b. Gangguan keamanan dari eksternal, diantaranya kondisi perlintasan sebidang yang dapat memicu terjadinya kecelakaan kereta api;
- c. Kebutuhan pemenuhan *readiness criteria* untuk kegiatan penanganan prasarana rusak/*urgent*;
- d. Keterbatasan anggaran akibat efisiensi untuk penanganan daerah rawan kecelakaan dan bencana alam/longsor/amblesan, termasuk keterbatasan anggaran untuk pengawasan berkala terhadap kondisi dan pelaksanaan perawatan prasarana/sarana perkeretaapian. Pada Tahun 2026, beberapa kegiatan mendukung keselamatan belum dapat dilaksanakan diantaranya:
 - 1) Penggantian Jembatan BH 46 dan BH 59 Brumbung – Gubug, anggaran diblokir dan terdampak penajaman realokasi anggaran ke BA BUN;
 - 2) Penggantian Bangunan Jembatan BH 1109 dan BH 1164 Cirebon – Kroya, anggaran diblokir dan terdampak penajaman realokasi anggaran ke BA BUN;
 - 3) Penanganan Rintang Jalan Jalur KA antara Mluwungcipari, Kawunganten-Lebeng dan Sikampuh-Kroya segmen Banjar–Kroya, kegiatan ditunda untuk pemenuhan kebutuhan anggaran prioritas (butir 1 dan 2), lingkup kegiatan mendesak diusulkan masuk lingkup kegiatan IMO;
 - 4) Peningkatan Jembatan BH 397 dan BH 537 Blitar – Rejotangan, anggaran diblokir dan terdampak penajaman realokasi anggaran ke BA BUN;
 - 5) Penanganan Rintang Jalan lintas Lubuk Alung - Kayu Tanam, kegiatan ditunda untuk pemenuhan kebutuhan anggaran prioritas (butir 1 dan 2), lingkup kegiatan mendesak diusulkan masuk lingkup kegiatan IMO;
 - 6) Pengoperasian dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian (IMO), saat ini belum berkontrak dikarenakan menunggu persetujuan rancangan Instruksi Presiden terkait penugasan PT KAI (persero) dan/atau Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri/Pimpinan Lembaga terkait. Kendala lain juga terdapat kebutuhan pemenuhan IMO Tahun 2026 untuk wilayah Sumatera Selatan dan Lampung serta LRT Sumsel (BTP Palembang, BPKAR Sumsel) sebesar Rp180 Milyar dimana anggaran Tahun 2026 diblokir dan terdampak penajaman realokasi anggaran ke BA BUN. Selain itu, juga terdapat kebutuhan anggaran IMO berupa *backlog* IMO Tahun 2023 sebesar Rp389,45 Milyar serta *backlog* IMO Tahun 2024 sebesar Rp1,3 T (proses pengajuan reviu BPKP).



Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain pelaksanaan pengujian, sertifikasi dan audit/inspeksi keselamatan yang memiliki hubungan kerja dengan badan usaha penyelenggara prasarana/sarana/operator perkeretaapian serta Pemerintah Daerah. Koordinasi juga diperlukan dengan BMKG dalam hal berbagi informasi kondisi cuaca untuk mendukung kelancaran operasional kereta api, KNKT terkait investigasi kejadian kecelakaan, serta Badan SAR terkait penanganan kejadian kecelakaan kereta api. Selain itu, juga dilakukan koordinasi dengan Kementerian Keuangan dan Bappenas terkait penyelesaian kendala keterbatasan anggaran akibat kebijakan efisiensi anggaran khususnya untuk kegiatan pendukung keselamatan transportasi perkeretaapian.

Dalam mendukung pencapaian target Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian, juga dilakukan pengelolaan kinerja berbasis risiko melalui pemantauan penanganan risiko terhadap kegiatan pendukung indikator kinerja yang dilakukan secara berkala/triwulan. Berdasarkan profil risiko unit kerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2026, terdapat 60 risiko yang diidentifikasi dari 3 proses bisnis terkait indikator kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian. Dari 60 risiko tersebut, terdapat 4 risiko yang penilaiannya di atas selera risiko dan direncanakan penanganan risiko sebanyak 14 kegiatan pada Tahun 2026.

ada Triwulan I 2026, penanganan risiko telah terealisasi sebanyak 2 kegiatan atau sebesar 14,286% dari 14 rencana penanganan risiko pada Tahun 2026. Adapun rincian realisasi kegiatan penanganan risiko yang telah dilakukan pada Triwulan I 2026 yaitu:

- a. Inventarisasi data prasarana sesuai dengan jenisnya terhadap penetapan sertifikasi uji pertama/berkala yang telah ditetapkan sampai Tahun 2025;
- b. Bersurat ke Balai dan Badan Usaha untuk melakukan pengajuan sertifikasi uji berkala prasarana perkeretaapian.

Selain itu, pada periode Triwulan I 2026 juga tercatat 1 keterjadian risiko yang mempengaruhi pencapaian kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian berupa kejadian kecelakaan kereta akibat kondisi jalur kereta api rusak/rel patah. Kejadian kecelakaan kereta api dipengaruhi oleh kondisi prasarana perkeretaapian yang tidak sesuai spesifikasi teknis/rusak/rel aus/putus sehingga terjadi anjlok. Oleh karena itu, diperlukan upaya perbaikan secara berkelanjutan melalui percepatan penyelenggaraan *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) serta peningkatan pengawasan kelaikan prasarana guna tindak lanjut perawatan oleh Badan Usaha Penyelenggara Prasarana pada periode berikutnya

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

Upaya peningkatan kinerja untuk mendukung tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian pada periode berikutnya antara lain:

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan

- 1) Melanjutkan Mengintensifkan pengawasan dan pengendalian keselamatan perkeretaapian secara periodik sebagai regulator, diantaranya berupa pelaksanaan inspeksi/pemeriksaan/*rampcheck*/audit dan pembinaan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP);
- 2) Koordinasi dengan *stakeholder* terkait (Badan Usaha, Pemerintah Daerah) untuk penanganan daerah rawan gangguan keamanan dan keselamatan perjalanan kereta api, diantaranya daerah rawan perlintasan sebidang, daerah rawan bencana alam/cuaca ekstrem;
- 3) Mendorong Badan Usaha untuk melakukan Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko (IBPR) secara berkala/setiap bulan melalui fitur pelaporan badan usaha pada Portal Layanan Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk menjadi bahan telaah/pengawasan dari Direktorat teknis/Balai terkait.

b. Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran

- 1) Mengusulkan pemenuhan anggaran kegiatan prioritas pendukung sasaran keselamatan (realokasi anggaran RM Tahun 2026 dari kegiatan yang dapat ditunda/tidak dapat dilaksanakan), diantaranya untuk memenuhi anggaran IMO, kegiatan penggantian/peningkatan jembatan di beberapa lokasi, penanganan rintang jalan/amblesain, kegiatan mendesak lainnya;
- 2) Melaksanakan pengembangan fitur pengawasan keselamatan didukung database yang memadai pada Portal Layanan Direktorat Jenderal Perkeretaapian guna mempermudah pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian secara *realtime*.

c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai

Menugaskan pegawai dengan kompetensi/fungsional tertentu (inspektur perkeretaapian) untuk melakukan inspeksi prasarana dan sarana perkeretaapian yang beroperasi guna menjamin kondisi kelaikan. Kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diharapkan dapat semaksimal mungkin menghasilkan *outcome* sebagai berikut:

- 1) Peningkatan keselamatan perjalanan angkutan penumpang, dimana penumpang dapat merasa lebih aman dan nyaman selama perjalanan dengan meminalkan risiko kecelakaan;
- 2) Peningkatan kepercayaan publik, dimana masyarakat akan lebih cenderung memilih kereta api sebagai moda transportasi yang handal dan selamat;

- 3) Peningkatan produktivitas dan efisiensi pelayanan angkutan kereta api, dimana diketahui kejadian kecelakaan akan mengakibatkan jalur kereta api tidak dapat dilalui sehingga mengganggu operasional kereta api dan mengakibatkan keterlambatan perjalanan kereta api. Selain itu, juga berbanding lurus dengan minimnya anggaran yang diperlukan guna perbaikan prasarana dan sarana kereta api sehingga terjadi penghematan biaya pemeliharaan dan perbaikan operasional kereta api.

PERBANDINGAN KINERJA DI LEVEL NASIONAL/INTERNASIONAL

Jumlah kejadian kecelakaan kereta api dilakukan perbandingan dengan negara lain mengacu pada publikasi yang ada berupa jumlah kejadian kecelakaan kereta api yang dihitung berupa *derailment* (anjlok) dan *collision* (tabrakan). Dikarenakan keterbatasan data *benchmarking*, perbandingan kinerja dilakukan antara data negara lain di Eropa (Uni Eropa) dengan data Indonesia periode Tahun 2025. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa jumlah kejadian kecelakaan kereta api di Indonesia masih lebih rendah dibandingkan Uni Eropa. Namun apabila mempertimbangkan panjang jalur kereta api, maka kinerja Uni Eropa lebih baik dari Indonesia. Secara rinci dapat dilihat pada Tabel berikut.

Tabel II.23

Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional

No	Negara	Panjang Jalur KA (Km)	Kejadian Kecelakaan	Jumlah Kecelakaan/ Panjang Jalur KA
1	Uni Eropa	202.131	405	0,0020
2	Indonesia	6.915	1*	0,0001

Sumber No.1 : Website European Union Agency of Railways, 2025

*Data Periode Triwulan I 2026

Perbandingan kinerja di level nasional juga dilakukan dengan perbandingan kinerja sub sektor transportasi lain yaitu transportasi laut dan udara. Untuk transportasi laut sampai dengan periode Triwulan I 2026 diperoleh jumlah kejadian kecelakaan sebanyak 12 kejadian dan dibandingkan dengan jumlah Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sebanyak 228.915 keberangkatan sehingga diperoleh tingkat keselamatan transportasi laut sebesar 99,99%. Sedangkan untuk transportasi udara diperoleh nol kejadian kecelakaan (*zero accident*) dan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan penerbangan pesawat sehingga diperoleh tingkat keselamatan transportasi udara sebesar 100,00%.

Berdasarkan data di atas, maka diperoleh kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian masih lebih rendah dibandingkan transportasi laut dan udara sehingga diperlukan upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian yang lebih intensif sesuai dengan faktor penyebab terjadinya kecelakaan kereta api khususnya anjlok.

PEMANFAATAN ANGGARAN

Alokasi anggaran untuk mendukung Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1.000 Jumlah Keberangkatan KA pada Tahun 2026 adalah senilai Rp2.559.945.477.000,00 (Dua triliun lima ratus lima puluh sembilan miliar sembilan ratus empat puluh lima juta empat ratus tujuh puluh tujuh ribu rupiah). Pada Triwulan I Tahun 2026 yang telah terealisasi sebesar Rp7.965.564.157 (Tujuh miliar sembilan ratus enam puluh lima juta lima ratus enam puluh empat ribu seratus lima puluh tujuh rupiah) atau sekitar 0,31%.

II. 2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan I Tahun 2026

Selain pencapaian 3 (tiga) Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2026 yang merupakan *core business* dari Kementerian Perhubungan, didukung pula 3 (tiga) Sasaran Strategis Program dengan 3 (tiga) Indikator Kinerja Strategis Program yang merupakan *internal process* dan *learn and growth process* sebagai berikut:

1. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keempat

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keempat adalah Meningkatnya Kualitas Kebijakan di Bidang Transportasi Nasional, yang diukur dengan IKSSp 4 yaitu Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang diampu oleh Badan Kebijakan Transportasi.

IKSSp 4. INDEKS KUALITAS REKOMENDASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI

Badan Kebijakan Transportasi dalam menjalankan kegiatan perumusan kebijakan di bidang transportasi senantiasa dituntut untuk selalu melakukan perubahan dan mengembangkan langkah-langkah strategis dan realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan secara cepat, tepat sasaran dan bermanfaat. perumusan kebijakan di bidang transportasi disusun dalam suatu tahapan yang konsisten dan berkelanjutan sehingga dapat meningkatkan akuntabilitas dan kinerja yang berorientasi pada pencapaian hasil. Adanya perubahan dan perkembangan lingkungan baik pada skala dalam negeri, global yang dinamis maupun tuntutan Reformasi Birokrasi harus menjadi pertimbangan utama dalam perumusan kebijakan transportasi ke depan.

Salah satu program Badan Kebijakan Transportasi yaitu program infrastruktur konektivitas yang digunakan untuk menjalankan fungsi strategis perumusan kebijakan eksisting maupun inisiasi baru dan kegiatan percepatan implementasi kebijakan. Pada tahun 2026, direncanakan akan dilakukan penyusunan rekomendasi kebijakan sebanyak 43 (empat puluh tiga) rekomendasi kebijakan, yang ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel II.24
Target Rekomendasi Kebijakan Triwulan I Tahun 2026

No	Satuan Kerja	Jumlah Rekomendasi Kebijakan
1.	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	20
2.	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi, dan Integrasi Moda	8
3.	Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	9
4.	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	6
Total		43

Sumber: BKT, 2026

Indikator kinerja Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi yang diampu oleh Badan Kebijakan Transportasi merupakan komposit dari 2 (dua) sasaran program yang berbeda, yang terdiri dari indikator kinerja Penyelesaian Rekomendasi Kebijakan dan Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan. Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan merupakan instrumen untuk menilai dan mengevaluasi kualitas dari rekomendasi kebijakan yang dihasilkan. Instrumen ini bertujuan untuk memastikan bahwa rekomendasi kebijakan yang diusulkan tidak hanya relevan, tetapi juga memiliki dampak positif dan dapat diterapkan secara efektif. Indikator tersebut dapat diperoleh menggunakan perhitungan berikut:

Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan= 50% Penyelesaian rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)				
Efektivitas Rekomendasi Kebijakan	=	$\frac{\text{(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan ke Menhub/subsektor/stakeholder)}}{\text{(Jumlah Target Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi)}}$	=	$\frac{1}{43} = 2,326\%$
Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	=	$\frac{\text{(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti)}}{\text{(Jumlah Target Rekomendasi Kebijakan yang dihasilkan BKT pada t-1)}}$	=	$\frac{29}{43} = 67,442\%$
Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan = (50% x 2,326%) + (50% x 67,442%) =				34,884%

Sampai dengan Triwulan I Tahun 2026, indikator kinerja Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi memiliki realisasi sebesar 34,884 dari target sebesar 85,000 sehingga capaian kinerja sebesar 40,614%. Adapun rekomendasi kebijakan tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri

Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder* sampai dengan Triwulan I Tahun 2026 sebanyak 1 kajian yaitu yaitu Perumusan Kebijakan Pada Masa Angkutan Lebaran dari target 43 kajian, sedangkan rekomendasi kebijakan pada t-1 yang telah ditindaklanjuti sampai dengan Triwulan I Tahun 2026 sebanyak 29 kajian dari total 43 kajian, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.25

Rekomendasi Kebijakan Tahun 2026 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/ Subsektor/ Stakeholder

Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
Pusat Kebijakan Sarana Transportasi
1) Layanan <i>Water Taxi</i> di Indonesia; 2) Kebijakan Mendukung Penguatan Ekosistem Industri Maritim; 3) Evaluasi Kebijakan Mendukung Percepatan Ekosistem Mobil Listrik; 4) Evaluasi Kebijakan Transisi Energi Sektor Transportasi Bidang Pelayaran; 5) <i>Cyber Security</i> di Dunia Penerbangan; 6) Pengoperasian ROLA (<i>Rolling Road/Rollende Lanstrabe</i>) Untuk Angkutan Barang di Bidang Kereta Api; 7) Analisis dan Evaluasi Angkutan Lebaran 2025 (1446 H); 8) Kebijakan Peninjauan Tarif Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri; 9) Evaluasi Penyelenggaraan <i>General Sales Agent</i> (GSA) di Indonesia.
Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi dan Integrasi Moda
1) Evaluasi Kebijakan Dukungan Infrastruktur Transportasi Dalam Peningkatan Pariwisata Nasional (Dukungan Pelayanan Angkutan Perintis di Kawasan Pariwisata); 2) Pengembangan Simpul Angkutan Umum Yang Terintegrasi Guna Mewujudkan <i>Smart City</i>; 3) Observasi Tataan Transportasi Kawasan Aglomerasi Di Ibu Kota Nusantara; 4) Reviu Rencana Induk Pelabuhan Kwandang; 5) Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia; 6) <i>Key Performance Indicator</i> Fasilitas Integrasi Moda untuk Barang dalam Rangka Meningkatkan Performa Logistik; 7) <i>Key Performance Indicator</i> (KPI) Fasilitas Integrasi Moda Guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Terintegrasi bagi Penumpang.
Pusat Kebijakan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi
1) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pergerakan Mobilitas Orang Berbasis <i>Mobile Positioning Data</i> (MPD) Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025; 2) Analisis Kebijakan Pengaruh <i>Work From Anywhere</i> (WFA) Terhadap Mobilitas Pergerekan Orang Pada Masa Lebaran Tahun 2025; 3) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Rencana Induk Transportasi Logistik Nasional; 4) Analisis Kebijakan Pelayanan dan Tarif Ojek <i>Online</i>; 5) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Pengusahaan Pesawat Udara Tanpa Awak; 6) Rekomendasi Kebijakan Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Pemberdayaan Industri dan Pengembangan Teknologi Transportasi di Indonesia; 7) Survei <i>Online</i> Prakiraan Pergerakan Masyarakat Pada Masa Natal 2025 Dan Tahun Baru 2026; 8) Survei <i>Online</i> terkait Rencana Penerapan WFA Masa Angkutan Natal Tahun 2025 dan Tahun Baru 2026; 9) Pengolahan Dan Analisis Pergerakan Orang Berdasarkan <i>Mobile Positioning Data</i> (MPD) NATARU 2025/2026.
Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi
1) Evaluasi Implementasi <i>Automatic Identification System</i> (AIS) Untuk Meningkatkan Pengawasan Kapal Di Perairan Indonesia; 2) Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Keamanan Penerbangan pada Unit Penyelenggara Bandar Udara; 3) Isu Strategis Survei Potensi Pergerakan Masyarakat Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025 (1446 H); 4) Analisis dan Evaluasi Angkutan Natal dan Tahun Baru 2025/2026.

Sumber: BKT, 2026

2. Pencapaian Sasaran Strategis Program Kelima

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang kelima adalah Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten, yang diukur dengan IKSSp 5 yaitu Indeks Peningkatan SDM Transportasi yang diampu oleh BPSDM Perhubungan.

IKSSp 5. PENINGKATAN PEMENUHAN SDM TRANSPORTASI YANG KOMPETEN

Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten merupakan komposit dari pengukuran dari 4 (empat) unsur, yaitu: Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompotensi, Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikasi Berkompotensi, Persentase Peserta Diklat Transportasi dan Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi. Adapun formulasi untuk menghitung Indeks Peningkatan SDM Transportasi, sebagai berikut:

$$C_{\text{TRANSPORTASI}} = (C_{\text{VOKASI}} \times 15\% + C_{\text{KOMPETENSI}} \times 35\% + C_{\text{PESERTA}} \times 25\% + C_{\text{AKREDITASI}} \times 25\%)$$

Keterangan:

- C_{VOKASI} : Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompotensi
 $C_{\text{KOMPETENSI}}$: Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi
 C_{PESERTA} : Persentase Peserta Diklat Transportasi
 $C_{\text{AKREDITASI}}$: Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi

Tabel II.26

Capaian Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Triwulan I Tahun 2026

No	Komponen Indikator Indeks Peningkatan SDM Transportasi	Target	Realisasi Kinerja	% Capaian Kinerja
Indeks Peningkatan SDM Transportasi yang Kompeten		93,436	43,732	47,708
$C_{\text{VOKASI}} \times 15\%$				
1.	Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompotensi	84,434	74,704	88,475
$C_{\text{KOMPETENSI}} \times 35\%$				
2.	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi	95,934	29,157	30,393
$C_{\text{PESERTA}} \times 25\%$				
3.	Persentase Peserta Diklat Transportasi	96,729	34,367	35,529
$C_{\text{AKREDITASI}} \times 25\%$				
4.	Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi	92,046	54,921	59,667

Sumber: BPSDMP, 2026

A. Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompotensi

Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompotensi merupakan perhitungan dari persentase jumlah lulusan diklat pembentukan tahun (n-1) yang telah mendapat pekerjaan pada tahun n dengan jangka waktu kurang dari 1 tahun dibandingkan dengan seluruh lulusan diklat pembentukan yang lulus pada tahun (n-1). Pada Triwulan I Tahun 2026,

persentase capaian kinerja Indikator Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi sebesar **88,475%** yang diperoleh dari realisasi kinerja sebesar 74,703% dibandingkan dengan target Tahun 2026 sebesar 84,434%.

Tabel II.27
Capaian Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi per Matra

No	Matra	Jumlah Lulusan Tahun 2025 (orang)	Jumlah daya serap lulusan pada Tahun 2026 (orang)				%
			Pemerintah	Non Pemerintah	Total	Belum Bekerja	
1	SDM Transportasi Darat dan Perkeretaapian	1.693	1.432	101	1.524	169	90,018
2	SDM Transportasi Laut	3.491	1.089	1.041	2.139	1.352	61,272
3	SDM Transportasi Udara	1.054	922	75	997	57	94,592
TOTAL		6.238	3.443	1.217	4.660	1.578	74,703

Sumber: BPSDMP, 2026

Persentase capaian kinerja berdasarkan IKK tersebut di atas berasal dari capaian peserta yang selesai belajar tahun 2025 dan memperoleh pekerjaan di tahun 2026. Hasil capaian triwulan I tahun 2026 menunjukkan serapan lulusan triwulan I sudah melebihi target triwulan I. Jika dirinci capaian serapan lulusan per matra terhadap target tahunan, terlihat lulusan telah terserap sesuai target yang telah ditentukan terutama di matra darat yang sebesar 90,018%, matra laut sebesar 61,272% dan matra udara sebesar 94,592%. Untuk matra darat serapan lulusannya tinggi di triwulan I karena sebagian besar adalah lulusan pola pembibitan sehingga langsung bekerja sesuai penempatan. Untuk matra laut serapan lulusannya masih di bawah target dikarenakan kondisi perekonomian dan peperangan dunia antara AS dan Iran yang mengakibatkan jalur perdagangan laut menjadi terhambat dan banyak kapal yang tidak diperbolehkan berlayar melewati jalur timur Tengah, hal ini menyebabkan lapangan pekerjaan di matra laut menjadi berkurang. Disamping itu, jumlah pelaut di lingkup nasional sudah over supply, yang menyebabkan banyak pelaut dalam negeri yang belum bekerja. Minimnya pelaut yang bekerja di shipping fleet (perusahaan pelayaran) internasional juga mengakibatkan rendahnya penyerapan lulusan di matra laut, padahal peluang terbesar pasar kerja di lingkup internasional sebenarnya masih cukup tinggi, sesuai data BIMCO kebutuhan perwira pelaut tahun 2026 diperkirakan sejumlah 947.050 orang dan rating sejumlah 1.069.500 orang. Untuk matra udara juga sudah cukup tinggi serapan lulusannya di triwulan I karena adanya lulusan pola pembibitan yang langsung menjadi ASN dan adanya kebijakan di matra udara dimana pembukaan jalur mandiri dapat dilakukan apabila ada kerjasama dengan industri yang memastikan lulusan dari jalur mandiri tersebut akan langsung bekerja.



Selain upaya perluasan penyerapan lulusan diatas, BPSDM Perhubungan juga melakukan pengembangan kerjasama pemerintah dan swasta dalam pengembangan SDM transportasi. Dalam penyelenggaraan pengembangan SDM transportasi masih terdapat kendala keterbatasan baik secara kualitas dan kuantitas SDM juga dari segi finansial, karena itu diperlukan solusi atas persoalan tersebut dengan melibatkan berbagai stakeholder, misalnya pihak swasta, masyarakat, lembaga swadaya masyarakat, Non-Governmental Organization (NGO) dan lain-lain. Keterlibatan berbagai pihak ini memiliki peran penting untuk membantu mengingat tidak semua aktivitas pengembangan SDM mampu dikerjakan sendiri terutama dalam hal ketersediaan kuantitas, skill SDM dan finansial.

B. Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi

Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi diperoleh dari Jumlah Lulusan Diklat Transportasi pada Tahun (n) dibandingkan dengan Target Lulusan Diklat Transportasi pada Tahun (n) dikali 100%. Pada Triwulan I Tahun 2026, capaian kinerja Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi sebesar **30,393%** yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan I Tahun 2026 sebesar 29,157% dibandingkan dengan target Tahun 2026 sebesar 95,934%.

C. Persentase Peserta Diklat Transportasi

Persentase Peserta Diklat Transportasi diperoleh dari Jumlah Peserta Diklat Transportasi pada Tahun (n) dibandingkan dengan Target Peserta Diklat Transportasi pada Tahun (n) dikali 100%. Pada Triwulan I Tahun 2026, capaian kinerja Persentase Peserta Diklat Transportasi sebesar **35,529%** yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan I Tahun 2026 sebesar 34,367% dibandingkan dengan target tahun 2026 sebesar 96,729%.

D. Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi

Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi merupakan indikator yang menghitung Penjumlahan antara 60% dari Nilai Akreditasi Lembaga dan 40% dari Persentase jumlah Program Studi yang terakreditasi minimal “Baik Sekali” dibandingkan dengan total keseluruhan Program Studi pada Perguruan Tinggi di Lingkungan BPSDMP. Pada Triwulan I Tahun 2026, capaian kinerja Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi sebesar **59,667%** yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan I Tahun 2026 sebesar 54,921% dibandingkan dengan target Tahun 2026 sebesar 92,046%.

3. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik, yang diukur dengan IKSSp 6 yaitu Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan yang diampu oleh Sekretariat Jenderal (Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi).

IKSSp 6. INDEKS RB KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Pada Tahun 2026, Kementerian Perhubungan menargetkan Indeks RB sebesar 91,000, namun hingga akhir Bulan Maret 2026 belum dapat dihitung dikarenakan penilaian dilakukan pada akhir tahun.

Dalam mencapai target nilai Indeks Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2026, Biro Sumber Daya Manusia dan Organisasi dalam kurun waktu bulan Januari s.d. Maret telah melaksanakan beberapa pekerjaan antara lain sebagai berikut:

- a. Telah dilakukan pembahasan dan evaluasi *on going* capaian RB Triwulan IV dengan seluruh Koordinator RB di Lingkungan Kementerian Perhubungan dengan Inspektorat Jenderal sebagai *lead* selaku evaluator Internal Kementerian Perhubungan pada tanggal 14-15 Januari 2026;
- b. Telah dilaksanakan rapat persiapan penyusunan renaksi RB 2026 dengan seluruh unit kerja dihadiri narasumber dari tim RB KemenpanRB pada tanggal 21 Januari 2026;
- c. Telah dilaksanakan rapat internalisasi dipimpin Sekretaris Jenderal untuk monev penguatan dan pengawal nilai RB 2025 pada tanggal 23 Januari 2026;
- d. Telah dilaksanakan submit hasil evaluasi *on going* RB Triwulan IV Tahun 2025 pada portal RB nasional pada tanggal 30 Januari 2026;
- e. Telah diperoleh hasil ZI 2025: 4 unit kerja WBBM dan 8 unit kerja WBK;
- f. Telah diperoleh hasil nilai sementara Hasil Evaluasi RB Kementerian Perhubungan dari portal RB nasional 88,36 (turun dibandingkan tahun sebelumnya 90,84);
- g. Terhadap nilai sementara tersebut telah dilakukan koordinasi dengan unit kerja selaku coordinator utama untuk melakukan pengecekan hasil sementara nilai RB tahun 2025 dan melakukan sanggah nilai RB melalui portal RB Nasional, apabila ada kesalahan;
- h. Telah dilakukan penyusunan dan pembahasan rencana aksi RB tahun 2026 bersama subsektor.

POTENSI PERMASALAHAN

Kementerian Perhubungan telah melakukan upaya perbaikan dan tindak lanjut atas rekomendasi hasil evaluasi reformasi birokrasi tahun sebelumnya, namun masih ada beberapa kegiatan dan anggaran yang belum berjalan dan terserap secara optimal. Hal ini disebabkan adanya permasalahan dan kendala, diantaranya yaitu:

1. Proses dan mekanisme koordinasi dan kerja sama dengan unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan, antar Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah serta stakeholders lain di luar pemerintahan yang masih dalam proses konsolidasi;
2. Pengaruh perubahan dinamika lingkungan serta isu-isu strategis yang cepat berubah baik internal maupun eksternal mempengaruhi prioritas pelaksanaan tugas khususnya penyesuaian di dalam SOTK dalam Peraturan Menteri Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
3. Adanya efisiensi belanja Kementerian/Lembaga dalam pelaksanaan anggaran pendapatan dan belanja negara tahun anggaran 2025 sesuai dengan surat Menteri Keuangan Nomor. S-37/MK.02/2025 tanggal 24 Januari 2025.

II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan I Tahun 2026

Hingga periode Januari s.d. Maret Tahun 2026, Kementerian Perhubungan melakukan peresmian infrastruktur transportasi dan memfokuskan komitmennya pada persiapan pelaksanaan Angkutan Lebaran Tahun 2026. Mengawali Triwulan I, tepatnya pada Selasa, 28 Januari 2026, Menteri Perhubungan meresmikan Stasiun Jatake. Peresmian ini menandai hadirnya simpul transportasi baru pada lintas Tanah Abang - Rangkasbitung untuk mendukung mobilitas masyarakat kawasan perkotaan. Kehadiran stasiun ini diharapkan dapat mengurangi beban Stasiun Rawabuntu dan Cisauk yang selama ini mengalami lonjakan penumpang harian. Kapasitas layanan Stasiun Jatake saat ini bisa melayani 20.000 penumpang per harinya. Pembangunan Stasiun Jatake dilaksanakan melalui skema kolaborasi antara pemerintah, BUMN, pemerintah daerah, dan badan usaha swasta tanpa menggunakan dana APBN. Proyek ini menggunakan skema pembiayaan kreatif kerja sama antara PT Kereta Api Indonesia dan PT Bumi Serpong Damai Tbk. Stasiun Jatake memiliki luas bangunan 3.198 m² dengan fasilitas peron yang memadai serta area penunjang yang terintegrasi. Stasiun ini memiliki luas peron 300m² dengan bangunan yang terdiri atas 3 (tiga) lantai. Operasional perjalanan kereta di Stasiun Jatake saat ini memiliki *headway* (selang waktu kedatangan kereta) antara 5-10 menit. Total frekuensi perjalanan harian yang akan melalui Stasiun Jatake sebanyak 192 perjalanan



Gambar II.3

Peresmian Stasiun Tanah Jatake di Banten

Menteri Perhubungan menutup Posko Angkutan Lebaran Terpadu Tahun 2026 (1447 H). Berdasarkan data Mobile Positioning Data (MPD), jumlah orang melakukan perjalanan selama masa Angkutan Lebaran (13-29 Maret 2026) mencapai 147,55 juta orang atau naik 2,53% dari hasil survei sebanyak 143,92 juta orang. Penyelenggaraan Angkutan Lebaran tahun ini merupakan kerja besar bersama, yang melibatkan koordinasi lintas sektor secara intensif, baik antar kementerian/lembaga, pemerintah daerah, operator transportasi, maupun seluruh pemangku kepentingan terkait. Kolaborasi ini menjadi kunci utama dalam memastikan masyarakat dapat melakukan perjalanan mudik dan arus balik dengan aman, selamat, dan lancar. Dari total jumlah penumpang angkutan umum, Menhub menyebut terdapat kenaikan 10,87% selama masa Angkutan Lebaran tahun ini, dibandingkan tahun sebelumnya, dari 21,23 juta penumpang menjadi 23,54 juta penumpang. Adapun rincian per moda transportasi moda angkutan jalan sebanyak 3,89 juta penumpang, mengalami kenaikan sebesar 11,64% dibandingkan 2025 yaitu 3,49 juta penumpang; moda angkutan laut sebanyak 2,02 Juta penumpang, mengalami kenaikan sebesar 9,86% dibandingkan 2025 yaitu 1,84 Juta Penumpang; moda angkutan udara sebanyak 4,77 juta penumpang, mengalami kenaikan sebesar 6,97% dibandingkan 2025 yaitu 4,47 juta penumpang; moda kereta api sebanyak 7,31 juta penumpang, mengalami kenaikan sebesar 10,13% dibandingkan 2025 yaitu 6,64 juta penumpang; dan moda penyeberangan sebanyak 5,52 juta penumpang, mengalami kenaikan sebesar 15,36% dibandingkan 2025 yaitu 4,79 juta penumpang.

Sementara dari sisi keselamatan, data Kepolisian Negara Republik Indonesia menunjukkan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas selama masa Angkutan Lebaran 2026 sebanyak 3.517 kejadian mengalami penurunan sebesar 6,31% dibandingkan tahun sebelumnya dengan total 3.754 kejadian. Fatalitas kecelakaan pun mengalami penurunan sebesar 31,19% dibandingkan dengan tahun sebelumnya, dengan

jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan sebanyak 300 jiwa, dibanding Angkutan Lebaran 2025 sejumlah 436 jiwa.



Gambar II.4

Penutupan Posko Angkutan Lebaran Terpadu Tahun 2026 (1447 H)

Adapun penuangan capaian PN dan PP yang berkaitan dengan Kementerian Perhubungan dalam rangka mendukung sampling Penilaian AKIP K/L 2026, secara umum progres capaian 8 KPI Program Prioritas RPJMN 2025-2029 Sektor Transportasi dalam proses pelaksanaan dan secara intensif dilakukan pemantauan oleh masing-masing Unit Kerja di Lingkungan Kemenhub. Rincian KPI RPJMN Sektor Transportasi Tahun 2025-2029 dengan posisi Triwulan I 2026 adalah sebagai berikut:

Tabel II.28

Capaian KPI RPJMN Sektor Transportasi Triwulan I Tahun 2026

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	UNIT KERJA	TARGET 2026	REALISASI TW I 2026	PERSENTASE(%)
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas							
1	Volume Angkutan Penyeberangan	Juta Kendaraan	11,5 (2023)	DJPD	11,8	3,46	29,32
2	Penurunan Rasio Fatalitas Kecelakaan Jalan	Persen	53,68 (2023)	DJPD	67	92,51	138,07
3	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685 (2023)	DJPD	870	23,91 (DJKA – 120,75) + (DJPD 115,17)	27,12
4	Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86 (2024)	DJKA	0,95	0,27	28,09
5	Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501 (2024)	DJKA	538	140,62	26,14
6	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	Persen	5,6 (2023)	DJPL	14	3,72	26,57
7	On Time Performance Penerbangan	Persen	72,46 (2023)	DJPU	81	76,89	94,93
8	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	Persen	85,5 (2023)	BPSDM	86	43,73	50,85

Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas							
9	Panjang jalur KA yang beroperasi	km (kumulatif)	6.880 (2023)	DJKA	6.928	6.915	99,81%
10	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	persen	63 (2023)	DJKA	65	65,21	100,32%
11	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	persen	93,85 (2023)	DJKA	94	94,64	100,68%
12	pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar 2020)	lokasi	72 (2024)	DJPL	86	92	106,97%
13	penumpang angkutan Laut nonkomersil	ribu penumpang	1.444 (2023)	DJPL	1.637	1.147	70,06%
14	muatan barang angkutan laut nonkomersil	ton	660.664 (2023)	DJPL	720.124	874.375	121,42%
15	Tingkat keandalan kenavigasian	persen	92,33 (2023)	DJPL	94,84	92,18	97,19%
16	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (Kumulatif)	Lokasi	100 (2020-2023)	DJPU	116	116	100%
17	Jumlah Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang dan Kargo	Layanan	261 (2023)	DJPU	313	289	92,33%
18	Persentase Kepatuhan Keamanan Penerbangan	Persen	80,58 (2023)	DJPU	77	89,11	115,72%
19	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	Lokasi, Kumulatif	230 (2023)	DJPD	235	235	100%
20	Terminal Penumpang yang Beroperasi	Lokasi, Kumulatif	113 (2023)	DJPD	115	113	98,26%
21	Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani	Lokasi, Kumulatif	179 (2023)	DJPD	534	446	83,52%
22	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	kota	6 (2020-2023)	DJPD	10	10	100%
23	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	Juta Penumpang/Hari	1,4 (2023)	DJPD	1,42	1,159	81,62%
24	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	Juta Penumpang/Hari	2,989 (2023)	DJKA	2,825	2,840	100,53%
25	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang bersertifikat Kompetensi	persen	92 (2023)	BPSDM	92	101,89	110,75%
26	Tingkat Penyerapan Lulusan Pembentukan SDM Transportasi	Persen	85,1 (2023)	BPSDM	70	95,35	136,21%
27	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Darat Selain Angkutan Rel terhadap PDB	persen	2,66	-	2,50	Instansi penghasil Kementerian PPN/Bappenas	
28	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Laut terhadap PDB	persen	1,02	-	0,96		
29	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Udara terhadap PDB	persen	0,89	-	0,84		
30	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Rel terhadap PDB	persen	0,04	-	0,03		
31	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan terhadap PDB	persen	0,10	-	0,09		
32	Jumlah Pelabuhan Utama yang memenuhi Standar	Lokasi (Kumulatif)	6	DJPL	7	7	100%
33	Kinerja Bongkar Muat Pada Pelabuhan Utama Petikemas	Box/Ship/Jam	21 (2023)	DJPL	31	25,96	83,74%
34	Jumlah Bandara Primer/Utama yang ditingkatkan Kapasitasnya	Lokasi	3 (2023)	DJPU	9	9	100%
35	Volume Angkutan Barang Transportasi Udara pada Bandara Primer/Utama	Juta Ton	1.391	DJPU	1.419	1.425	100,42%
36	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	indeks	110,10	BPSDM	85,5	99,27	116,10%

Sumber: Unit Kerja Eselon I Kemenhub (April, 2026)

Adapun tindak lanjut atas catatan hasil Rakor Triwulan IV Tahun 2025 bersama Kemeko Infracore yaitu dengan catatan sebagai berikut:

1. Kemenhub agar melakukan pemetaan wilayah/kota dengan tingkat kecelakaan tinggi, dengan target pemetaan selesai di Maret 2026. Selanjutnya, perluasan pilot project peningkatan keselamatan dilakukan berdasarkan skala prioritas dan diselaraskan dengan pelaksanaan RUNK dan RAK LLAJ hingga ke tingkat daerah;
2. Terkait dengan On Time Performance (OTP), Kemenhub agar:
 - a) Meninjau kembali parameter toleransi keterlambatan yang digunakan dalam pengukuran OTP untuk menetapkan ambang batas keterlambatan maupun metodologi pengukuran OTP, target penyelesaian pada Juni 2026; dan
 - b) Meninjau dan menyelaraskan kembali target OTP yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029 agar sejalan dengan metodologi pengukuran OTP yang telah diperbarui dan mencerminkan tingkat kompleksitas atau kondisi operasional penerbangan Indonesia
3. Kemenhub dan Bappenas agar berkoordinasi untuk penajaman aspek maritim pada RPJMN, terutama peningkatan jumlah pergerakan orang lewat udara dan laut, menyesuaikan lansekap Indonesia sebagai negara maritim;
4. Kemenhub agar melakukan percepatan penyelesaian RUU Sistranas sebagai payung hukum penguatan pengembangan intermoda;
5. Akan dilakukan pertemuan dengan Wamen PU, Sekjen Kemenhub, Wamen PPN, dan Kapolri terkait isu penurunan tingkat fatalitas. Selanjutnya juga akan dilakukan pertemuan dengan Dirjen Hubud, Dirjen Hubla, dan Kepala BPSDM terkait indikator RPJMN yang sulit tercapai pada 2026; dan
6. Akan dilakukan Rakor tingkat Menko pada April 2026 dengan agenda monev indikator RPJMN yang sulit tercapai, Rencana Umum Nasional Keselamatan, dan Pengembangan Kereta Api Trans Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi.

II.4 Realisasi Anggaran Triwulan I Tahun 2026

Rincian alokasi anggaran untuk tiap unit kerja Eselon I Kementerian Perhubungan dan realisasi s.d. 02 April 2026 adalah sebagai berikut:

Tabel II.29

Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan I Terhadap Pagu Tahun 2026 Per Jenis Belanja

NO	UNIT KERJA	BELANJA PEGAWAI		BELANJA BARANG		BELANJA MODAL		TOTAL		
		Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
1	SETJEN	164.312.563.000	62.127.498.665	283.435.825.000	65.279.975.344	45.712.262.000	3.420.882.372	493.460.650.000	130.828.356.381	26,51%
2	ITJEN	51.413.965.000	18.127.438.893	35.700.069.000	7.016.776.026	2.327.224.000	2.150.000.070	89.441.258.000	27.294.214.989	30,52%
3	DITJEN HUBDAT	820.920.031.000	405.694.961.230	3.213.803.934.000	428.780.708.443	576.984.957.000	92.612.290.489	4.611.708.922.000	927.087.960.162	20,10%
4	DITJEN HUBLA	1.948.048.339.000	827.084.910.402	4.321.241.665.000	658.001.321.305	4.121.499.970.000	422.334.250.935	10.390.789.974.000	1.907.420.482.642	18,36%
5	DITJEN HUBUD	1.198.285.577.000	573.938.147.941	2.824.422.459.000	477.234.110.145	593.687.180.000	67.155.525.010	4.616.395.216.000	1.118.327.783.096	24,23%
6	DITJEN KA	206.957.690.000	97.221.209.211	3.692.222.155.000	85.230.959.075	1.332.715.642.000	4.609.262.254	5.231.895.487.000	187.061.430.540	3,58%
7	BKT	44.525.172.000	13.976.797.393	99.099.152.000	4.762.899.793	8.863.936.000	334.742.650	152.488.260.000	19.074.439.836	12,51%
8	BPSDMP	47.678.438.000	17.130.394.935	63.099.376.000	10.991.309.550	1.498.370.000	1.320.896.740	112.276.184.000	29.442.601.225	26,22%
9	BPTJ	399.341.498.000	146.276.963.442	2.101.852.715.000	321.725.442.444	55.438.640.000	1.587.627.537	2.556.632.853.000	469.590.033.423	18,37%
TOTAL		4.881.483.273.000	2.161.578.322.112	16.634.877.350.000	2.059.023.502.125	6.738.728.181.000	595.525.478.057	28.255.088.804.000	4.816.127.302.294	17,05%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (02 April 2026)

Tabel II.30

Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan I Terhadap Pagu Tahun 2026 Sesuai RSPP

NO	UNIT KERJA	DUKUNGAN MANAJEMEN		INFRASTRUKTUR		VOKASI		TOTAL		
		Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
1	SETJEN	-	-	-	-	493.460.650.000	130.828.356.381	493.460.650.000	130.828.356.381	26,51%
2	ITJEN	-	-	-	-	89.441.258.000	27.294.214.989	89.441.258.000	27.294.214.989	30,52%
3	DITJEN HUBDAT	-	-	3.597.827.041.000	454.639.530.434	1.013.881.881.000	472.448.429.728	4.611.708.922.000	927.087.960.162	20,10%
4	DITJEN HUBLA	-	-	7.455.172.292.000	861.167.589.606	2.935.617.682.000	1.046.252.893.036	10.390.789.974.000	1.907.420.482.642	18,36%
5	DITJEN HUBUD	-	-	2.028.614.808.000	277.850.810.791	2.587.780.408.000	840.476.972.305	4.616.395.216.000	1.118.327.783.096	24,23%
6	DITJEN KA	-	-	4.610.174.726.000	37.706.993.703	621.720.761.000	149.354.436.837	5.231.895.487.000	187.061.430.540	3,58%
7	BKT	-	-	85.710.699.000	2.134.330.509	66.777.561.000	16.940.109.327	152.488.260.000	19.074.439.836	12,51%
8	BPSDMP	-	-	18.760.968.000	1.197.265.928	93.515.216.000	28.245.335.297	112.276.184.000	29.442.601.225	26,22%
9	BPTJ	1.756.384.712.000	246.111.497.522	-	-	800.248.141.000	223.478.535.901	2.556.632.853.000	469.590.033.423	18,37%
TOTAL		1.756.384.712.000	246.111.497.522	17.796.260.534.000	1.634.696.520.971	8.702.443.558.000	2.935.319.283.801	28.255.088.804.000	4.816.127.302.294	17,05%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (02 April 2026)



BAB III

PENUTUP

3.1 Kesimpulan

3.2 Saran dan Tindaklanjuti



BAB - III PENUTUP

III.1 Kesimpulan

Pelaporan kinerja diamanatkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah. Setiap entitas akuntabilitas kinerja menyusun dan menyajikan Laporan Kinerja atas prestasi kerja yang dicapai berdasarkan penggunaan anggaran yang telah dialokasikan. Pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan dilaporkan setiap bulan melalui aplikasi *e-Performance* dan disusun dalam bentuk laporan kinerja tahunan dan laporan *monitoring* capaian kinerja triwulan. Capaian kinerja beserta data dukung dan realisasi anggaran per triwulan diinput oleh unit kerja dan dimonitor oleh Pimpinan secara elektronik.

1. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan I Tahun 2026 Kementerian Perhubungan telah disusun sesuai dengan amanah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas dan Kinerja Instansi Pemerintah;
2. Sebagai kelanjutan dari pelaksanaan kegiatan yang tertuang dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2026, dari keseluruhan kegiatan yang telah dilakukan selama periode Triwulan I ini secara umum telah dapat dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa capaian yang belum mencapai target pada Triwulan I ini seperti Rasio Konektivitas Transportasi Udara dan Perkeretaapian, Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda, Multimoda dan Perkotaan, serta Tingkat Keselamatan Transportasi Laut, Udara dan Perkeretaapian yang belum mencapai 100% selama periode Triwulan I Tahun 2026.

Faktor pendukung keberhasilan pencapaian sasaran adalah upaya penguatan kelembagaan baik arahan pimpinan dengan melibatkan unsur tim kepatuhan internal lainnya dan subsektor lainnya, sarana pendukung komunikasi untuk memastikan koordinasi dan kerja sama yang baik di lingkungan Kementerian Perhubungan dan pembinaan tetap berjalan secara berkesinambungan.

Periode Triwulan I Tahun 2026, Menteri Perhubungan meresmikan Stasiun Jatake. Peresmian ini menandai hadirnya simpul transportasi baru pada lintas Tanah Abang - Rangkasbitung untuk mendukung mobilitas masyarakat kawasan perkotaan. Kehadiran stasiun ini diharapkan dapat mengurangi beban Stasiun Rawabuntu dan Cisauk yang selama ini mengalami lonjakan penumpang harian. Kapasitas layanan Stasiun Jatake saat ini bisa melayani 20.000 penumpang per harinya.

III.2 Saran Tindak Lanjut

Dalam rangka meningkatkan pencapaian kinerja pada Triwulan berikutnya, Kementerian Perhubungan mengedepankan kerja sama yang solid antar seluruh unit kerja. Kementerian terus berupaya melakukan evaluasi dan perbaikan berkelanjutan, serta mengidentifikasi langkah-langkah strategis yang perlu diambil untuk memastikan tercapainya target di akhir tahun 2026. Salah satu langkah penting yang akan dilakukan adalah pemetaan risiko di setiap unit kerja. Pemetaan ini menjadi pondasi awal dalam memperbaiki kondisi internal organisasi. Hasil pemetaan risiko tersebut akan menjadi acuan dalam menyusun strategi mitigasi yang tepat, guna meminimalisir potensi hambatan yang dapat mempengaruhi kinerja Kementerian secara keseluruhan.

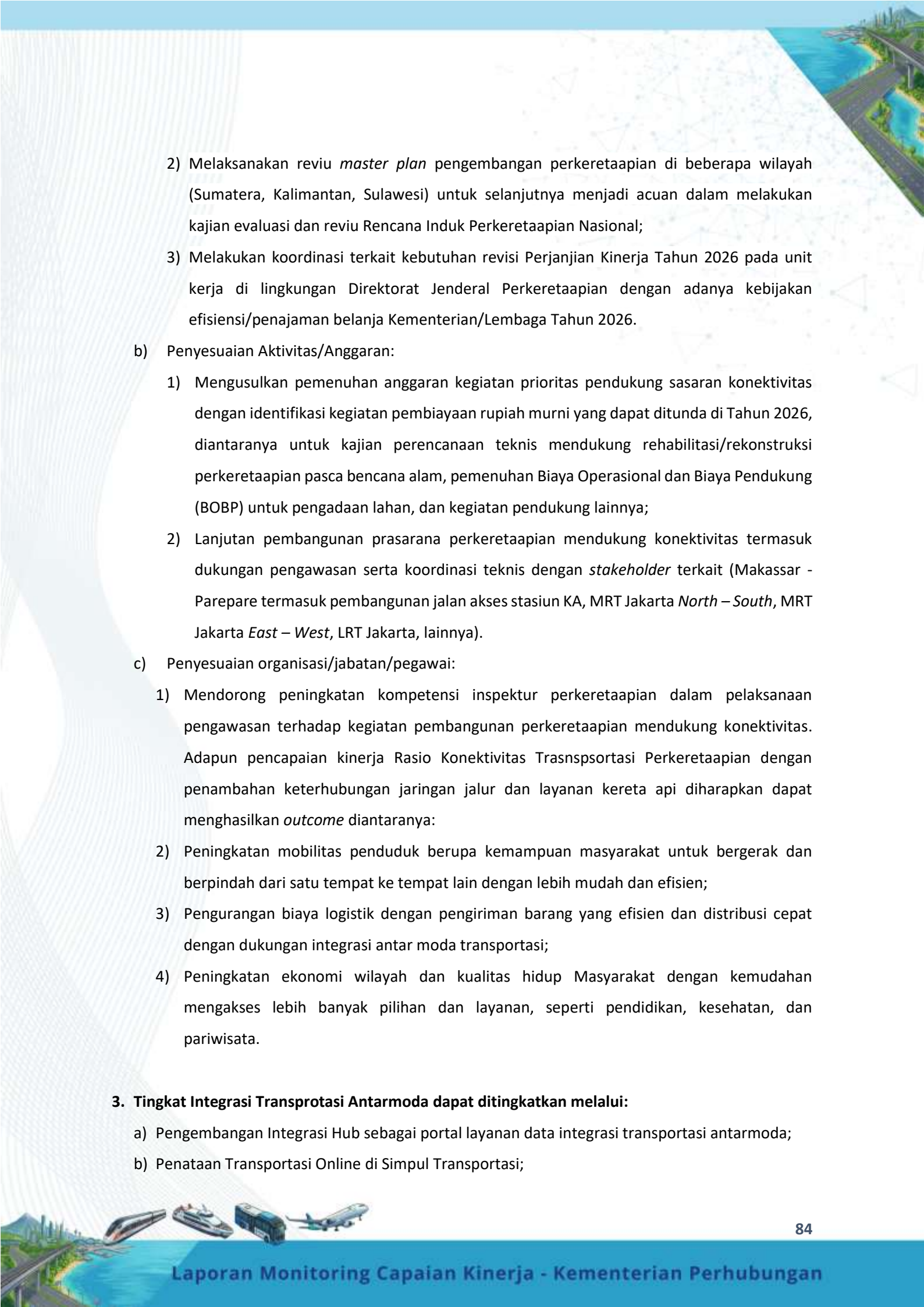
Beberapa hal yang dilakukan untuk meningkatkan realisasi indikator kinerja yang belum mencapai target Triwulan I dan memastikan pencapaian target akhir tahun 2026 adalah sebagai berikut:

1. Rasio Konektivitas Transportasi Udara dapat ditingkatkan melalui:

- a) upaya Menerapkan *multiple airlines system*, yaitu satu rute penerbangan dilayani lebih dari satu perusahaan untuk menciptakan iklim usaha yang berkompetisi secara sehat dan kondusif serta menghindari terhentinya pelayanan angkutan udara apabila hanya dilayani oleh satu Badan Usaha Angkutan Udara;
- b) Sinkronisasi antara bandara-bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis dengan laut dan darat sehingga konsep multimoda terwujud guna mendukung transportasi udara termasuk di daerah-daerah 3T;
- c) Meningkatkan koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah dalam rangka pertukaran informasi serta evaluasi bandara-bandara termasuk rute perintis di wilayahnya masing-masing;
- d) Program penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis yang melayani penumpang dan kargo dalam rangka mengurangi disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas melalui mekanisme subsidi.

2. Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dapat ditingkatkan melalui:

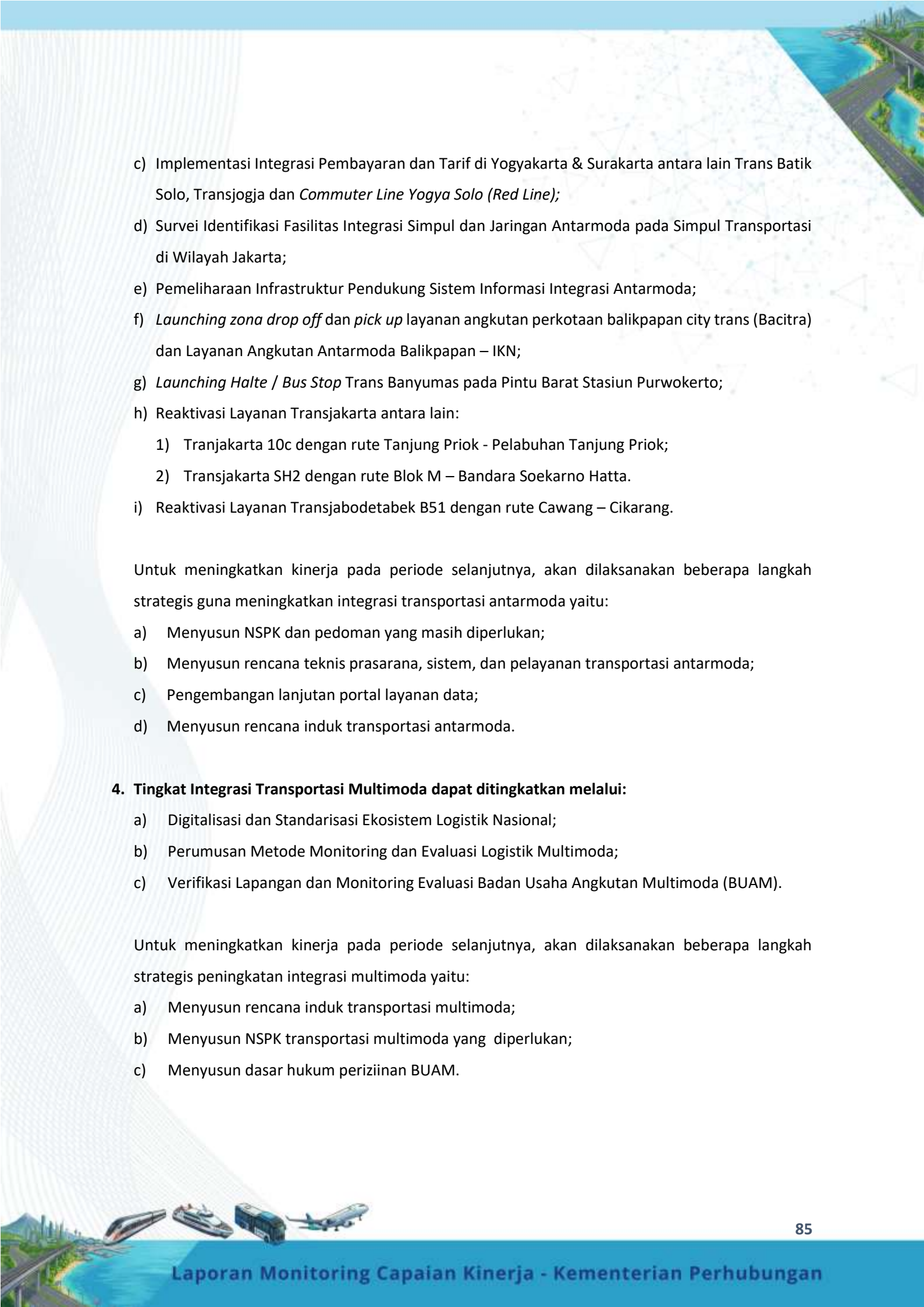
- a) Penyesuaian Strategi/Kebijakan:
 - 1) Merumuskan strategi dan kebijakan untuk mempercepat pengembangan jaringan perkeretaapian nasional yang difokuskan di luar pulau Jawa dengan berkoordinasi Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan;

- 
- 2) Melaksanakan reviu *master plan* pengembangan perkeretaapian di beberapa wilayah (Sumatera, Kalimantan, Sulawesi) untuk selanjutnya menjadi acuan dalam melakukan kajian evaluasi dan reviu Rencana Induk Perkeretaapian Nasional;
 - 3) Melakukan koordinasi terkait kebutuhan revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2026 pada unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan adanya kebijakan efisiensi/penajaman belanja Kementerian/Lembaga Tahun 2026.
- b) Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:
- 1) Mengusulkan pemenuhan anggaran kegiatan prioritas pendukung sasaran konektivitas dengan identifikasi kegiatan pembiayaan rupiah murni yang dapat ditunda di Tahun 2026, diantaranya untuk kajian perencanaan teknis mendukung rehabilitasi/rekonstruksi perkeretaapian pasca bencana alam, pemenuhan Biaya Operasional dan Biaya Pendukung (BOBP) untuk pengadaan lahan, dan kegiatan pendukung lainnya;
 - 2) Lanjutan pembangunan prasarana perkeretaapian mendukung konektivitas termasuk dukungan pengawasan serta koordinasi teknis dengan *stakeholder* terkait (Makassar - Parepare termasuk pembangunan jalan akses stasiun KA, MRT Jakarta *North – South*, MRT Jakarta *East – West*, LRT Jakarta, lainnya).
- c) Penyesuaian organisasi/jabatan/pegawai:
- 1) Mendorong peningkatan kompetensi inspektur perkeretaapian dalam pelaksanaan pengawasan terhadap kegiatan pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas. Adapun pencapaian kinerja Rasio Konektivitas Transnsporsortasi Perkeretaapian dengan penambahan keterhubungan jaringan jalur dan layanan kereta api diharapkan dapat menghasilkan *outcome* diantaranya:
 - 2) Peningkatan mobilitas penduduk berupa kemampuan masyarakat untuk bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan lebih mudah dan efisien;
 - 3) Pengurangan biaya logistik dengan pengiriman barang yang efisien dan distribusi cepat dengan dukungan integrasi antar moda transportasi;
 - 4) Peningkatan ekonomi wilayah dan kualitas hidup Masyarakat dengan kemudahan mengakses lebih banyak pilihan dan layanan, seperti pendidikan, kesehatan, dan pariwisata.

3. Tingkat Integrasi Transprotasi Antarmoda dapat ditingkatkan melalui:

- a) Pengembangan Integrasi Hub sebagai portal layanan data integrasi transportasi antarmoda;
- b) Penataan Transportasi Online di Simpul Transportasi;



- 
- c) Implementasi Integrasi Pembayaran dan Tarif di Yogyakarta & Surakarta antara lain Trans Batik Solo, Transjogja dan *Commuter Line Yogya Solo (Red Line)*;
 - d) Survei Identifikasi Fasilitas Integrasi Simpul dan Jaringan Antarmoda pada Simpul Transportasi di Wilayah Jakarta;
 - e) Pemeliharaan Infrastruktur Pendukung Sistem Informasi Integrasi Antarmoda;
 - f) *Launching zona drop off* dan *pick up* layanan angkutan perkotaan balikpapan city trans (Bacitra) dan Layanan Angkutan Antarmoda Balikpapan – IKN;
 - g) *Launching Halte / Bus Stop* Trans Banyumas pada Pintu Barat Stasiun Purwokerto;
 - h) Reaktivasi Layanan Transjakarta antara lain:
 - 1) Transjakarta 10c dengan rute Tanjung Priok - Pelabuhan Tanjung Priok;
 - 2) Transjakarta SH2 dengan rute Blok M – Bandara Soekarno Hatta.
 - i) Reaktivasi Layanan Transjabodetabek B51 dengan rute Cawang – Cikarang.

Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis guna meningkatkan integrasi transportasi antarmoda yaitu:

- a) Menyusun NSPK dan pedoman yang masih diperlukan;
- b) Menyusun rencana teknis prasarana, sistem, dan pelayanan transportasi antarmoda;
- c) Pengembangan lanjutan portal layanan data;
- d) Menyusun rencana induk transportasi antarmoda.

4. Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda dapat ditingkatkan melalui:

- a) Digitalisasi dan Standarisasi Ekosistem Logistik Nasional;
- b) Perumusan Metode Monitoring dan Evaluasi Logistik Multimoda;
- c) Verifikasi Lapangan dan Monitoring Evaluasi Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).

Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis peningkatan integrasi multimoda yaitu:

- a) Menyusun rencana induk transportasi multimoda;
- b) Menyusun NSPK transportasi multimoda yang diperlukan;
- c) Menyusun dasar hukum perizinan BUAM.

5. Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan dapat ditingkatkan melalui

- a) Penataan Integrasi Stasiun MRT diantaranya: Rencana pemasangan rambu ST. Lebak Bulus (LBB);
 - 1) Rencana pemasangan pagar pembatas dan *speedtrap* St. Lebak Bulus (LBB);
 - 2) Rencana pemasangan pagar pembatas St. Fatmawati.
- b) *Sharing session* dan kunjungan lapangan terkait kebutuhan prasarana integrasi dan pengembangan kawasan TOD di wilayah Surabaya dan sekitarnya;
- c) Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Kawasan TOD Jababeka dan Stasiun Cikarang;
- d) Kegiatan Monitoring dan Evaluasi Kawasan Jurangmangu dan Rawabuntu;
- e) Audiensi dengan Stakeholder terkait Rencana Pembangunan Skybridge Terminal Poris Plawad ke Stasiun Bataceper;
- f) Survei Identifikasi Kondisi Eksisting dan Inventarisasi kepemilikan lahan rencana penyediaan fasilitas pendukung integrasi antarmoda di Stasiun Tangerang;
- g) Survei Fasilitas Pendukung Integrasi Antarmoda di MRT Lebak Bulus dan MRT.

Untuk meningkatkan kinerja pada periode selanjutnya, akan dilaksanakan beberapa langkah strategis peningkatan integrasi perkotaan yaitu:

- a) Menyusun pedoman teknis dan NSPK integrasi transportasi perkotaan;
- b) Menyusun kajian teknis pengembangan TOD;
- c) Menyusun rencana teknis penyediaan integrasi transportasi perkotaan

6. Tingkat Keselamatan Transportasi Laut dapat ditingkatkan melalui:

- a) Penerbitan maklumat pelayaran tentang peringatan cuaca ekstrem secara berkala;
- b) Pelaksanaan patroli pengamanan dan pengawasan keselamatan pelayaran secara berkala;
- c) Evaluasi *monitoring* perwira jaga dalam penerbitan SPB;
- d) Asistensi pemeriksaan kecelakaan kapal secara bertahap ke UPT Ditjen Hubla;
- e) Pelaksanaan *monitoring* dan evaluasi pemeriksaan kecelakaan kapal ke UPT di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- f) Pelaksanaan kegiatan uji petik pemeriksaan kapal menjelang lebaran, natal dan tahun baru;
- g) Peningkatan pelayanan kapal terhadap kapal-kapal penumpang tradisional dengan meningkatkan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan di wilayah unit pelaksana teknis;

- h) Sosialisasi keselamatan pelayaran ke beberapa UPT yang banyak melayani Kapal Pelayaran rakyat.

7. Tingkat Keselamatan Transportasi Udara dapat ditingkatkan melalui:

a) Bidang Bandar Udara:

- 1) Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara yang meliputi pemenuhan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU), serta pemenuhan SDM terkait keselamatan transportasi udara;
- 2) Melaksanakan fungsi pengawasan melalui kegiatan verifikasi terhadap fasilitas bandar udara.

b) Bidang Navigasi Penerbangan:

- 1) Pelaksanaan Koordinasi dan verifikasi data dengan KNKT, Perum LPPNPI, serta *stakeholder* lainnya; Pelaksanaan rekomendasi keselamatan;
- 2) *Assessment* dan peningkatan maturitas implementasi *Safety Management System* penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan;
- 3) Pemeliharaan dan peningkatan kesiapan fasilitas telekomunikasi penerbangan;
- 4) Pelaksanaan *Training Safety Management System*; Pelaksanaan pengawasan pada penyelenggara navigasi penerbangan;
- 5) Pemenuhan jumlah dan kompetensi Inspektur dan Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan;
- 6) Monitoring pemenuhan temuan pengawasan oleh penyelenggara navigasi penerbangan;
- 7) Pelaksanaan monitoring kesiapan penyelenggara navigasi penerbangan dalam mendukung angkutan lebaran, natal dan tahun baru.

c) Bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara:

- 1) Peningkatan kinerja pengawasan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara, yang meliputi Pelaksanaan Pengawasan/*Surveillance* operator pesawat udara, Pelaksanaan Pengawasan/*Surveillance* Organisasi Perawatan pesawat udara;
- 2) Peningkatan kinerja pengendalian di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- 3) Peningkatan kinerja Pembinaan dan Pengaturan di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- 4) Memastikan standar keselamatan operasi penerbangan (pesawat udara, peralatan fasilitas, personil, dan dukungan manajemen organisasi penerbangan) yang mendukung

konektivitas transportasi udara terpenuhi sehingga dapat mencegah adanya insiden yang terjadi terkait dengan penerbangan.

d) Bidang Kalibrasi Fasilitas Penerbangan:

Melakukan penerbangan kalibrasi untuk meningkatkan *performance* peralatan fasilitas navigasi dan fasilitas pendaratan pesawat guna peningkatan keselamatan penerbangan.

e) Bidang Kesehatan Penerbangan:

- 1) Dilaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap personel penerbangan dengan penerbitan sertifikat kesehatan personel penerbangan;
- 2) Pelaksanaan pengujian narkoba (Napza) terhadap personel penerbangan di lingkungan Balai Kesehatan Penerbangan;
- 3) Pelaksanaan pengujian lingkungan kerja personel penerbangan.

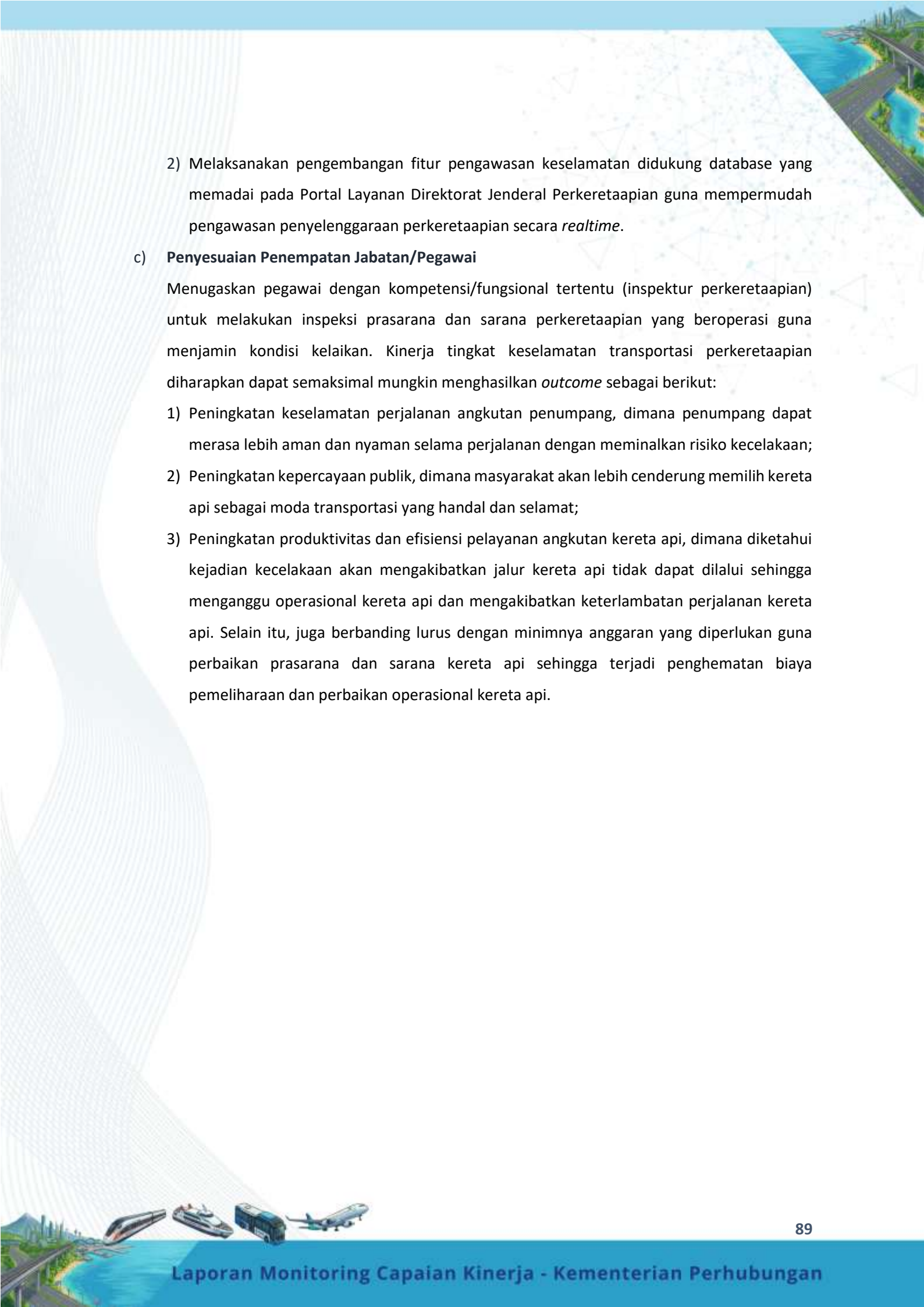
8. Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dapat ditingkatkan melalui:

a) Penyesuaian Strategi/Kebijakan:

- 1) Melanjutkan Mengintensifkan pengawasan dan pengendalian keselamatan perkeretaapian secara periodik sebagai regulator, diantaranya berupa pelaksanaan inspeksi/pemeriksaan/*rampcheck*/audit dan pembinaan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP);
- 2) Koordinasi dengan *stakeholder* terkait (Badan Usaha, Pemerintah Daerah) untuk penanganan daerah rawan gangguan keamanan dan keselamatan perjalanan kereta api, diantaranya daerah rawan perlintasan sebidang, daerah rawan bencana alam/cuaca ekstrim;
- 3) Mendorong Badan Usaha untuk melakukan Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko (IBPR) secara berkala/setiap bulan melalui fitur pelaporan badan usaha pada Portal Layanan Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk menjadi bahan telaah/pengawasan dari Direktorat teknis/Balai terkait.

b) Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran:

- 1) Mengusulkan pemenuhan anggaran kegiatan prioritas pendukung sasaran keselamatan (realokasi anggaran RM Tahun 2026 dari kegiatan yang dapat ditunda/tidak dapat dilaksanakan), diantaranya untuk memenuhi anggaran IMO, kegiatan penggantian/peningkatan jembatan di beberapa lokasi, penanganan rintang jalan/amblesain, kegiatan mendesak lainnya;

- 
- 2) Melaksanakan pengembangan fitur pengawasan keselamatan didukung database yang memadai pada Portal Layanan Direktorat Jenderal Perkeretaapian guna mempermudah pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian secara *realtime*.

c) **Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai**

Menugaskan pegawai dengan kompetensi/fungsional tertentu (inspektur perkeretaapian) untuk melakukan inspeksi prasarana dan sarana perkeretaapian yang beroperasi guna menjamin kondisi kelaikan. Kinerja tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diharapkan dapat semaksimal mungkin menghasilkan *outcome* sebagai berikut:

- 1) Peningkatan keselamatan perjalanan angkutan penumpang, dimana penumpang dapat merasa lebih aman dan nyaman selama perjalanan dengan meminalkan risiko kecelakaan;
- 2) Peningkatan kepercayaan publik, dimana masyarakat akan lebih cenderung memilih kereta api sebagai moda transportasi yang handal dan selamat;
- 3) Peningkatan produktivitas dan efisiensi pelayanan angkutan kereta api, dimana diketahui kejadian kecelakaan akan mengakibatkan jalur kereta api tidak dapat dilalui sehingga mengganggu operasional kereta api dan mengakibatkan keterlambatan perjalanan kereta api. Selain itu, juga berbanding lurus dengan minimnya anggaran yang diperlukan guna perbaikan prasarana dan sarana kereta api sehingga terjadi penghematan biaya pemeliharaan dan perbaikan operasional kereta api.





@Kemenhub151

