

LAPORAN MONITORING CAPAIAN KINERJA TRIWULAN II 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 II Tahun 2026 telah selesai disusun. Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2026 disusun sebagai bentuk pertanggungjawaban yang menggambarkan dinamika kinerja Kementerian Perhubungan periode Triwulan II pada bulan April – Juni Tahun 2026.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2026 mempunyai peran sebagai alat kendali dan penilai kualitas kinerja yang terukur, di samping 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 II 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 II 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 II Tahun 2026 ini.

Jakarta, 30 Juli 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	8
I.1 Latar Belakang	8
I.2 Struktur Organisasi Kementerian Perhubungan.....	8
I.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2026.....	9
BAB II AKUNTABILITAS KINERJA	14
II.1 Capaian Kinerja Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2026	14
II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan II Tahun 2026.....	80
II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2026.....	89
II.4 Realisasi Anggaran Triwulan II Tahun 2026.....	93
BAB III PENUTUP	96
III.1 Kesimpulan	96
III.2 Saran Tindak Lanjut	97

DAFTAR TABEL



Tabel I.1	Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026	10
Tabel I.2	Anggaran Dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026.....	11
Tabel I.3	Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026	11
Tabel I.4	Anggaran Dalam Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026.....	11
Tabel II.1	Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2026	15
Tabel II.2	Rasio Konektivitas Transportasi Jalan Triwulan II Tahun 2026.....	16
Tabel II.3	Rasio Konektivitas Transportasi ASDP Triwulan II Tahun 2026	24
Tabel II.4	Rasio Konektivitas Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2026	26
Tabel II.5	Rasio Konektivitas Transportasi Udara Triwulan II Tahun 2026	28
Tabel II.6	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian Triwulan II Tahun 2026	31
Tabel II.7	Target dan Realisasi Frekuensi Perjalanan Kereta Api pada Tahun 2026.....	32
Tabel II.8	Perbandingan Kinerja Rasio Konektivitas KA di Level Nasional	37
Tabel II.9	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2026.....	38
Tabel II.10	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda Triwulan II 2026.....	39
Tabel II.11	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda Triwulan II 2026	42
Tabel II.12	Komponen Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan Triwulan II 2026.....	44
Tabel II.13	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	46
Tabel II.14	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan.....	47
Tabel II.15	Kategori Mutu Pelayanan dan Kinerja Pelayanan s.d. Triwulan II Tahun 2026	48
Tabel II.16	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional Triwulan II Tahun 2026.....	51
Tabel II.17	Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan Triwulan II Tahun 2026.....	52
Tabel II.18	Data Kecelakaan Triwulan II Tahun 2026.....	53
Tabel II.19	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2026.....	68
Tabel II.20	Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Triwulan II Tahun 2026	69
Tabel II.21	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan II Tahun 2026.....	70
Tabel II.22	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Triwulan II Tahun 2026	73
Tabel II.23	Jumlah Kejadian Kecelakaan per Jenis Kejadian Tahun 2026.....	74
Tabel II.24	Jumlah Kejadian Kecelakaan per Wilayah Balai Tahun 2026.....	74
Tabel II.25	Perbandingan Kejadian Kecelakaan Perkeretaapian di Level Internasional.....	80
Tabel II.26	Target Rekomendasi Kebijakan Triwulan II Tahun 2026.....	81
Tabel II.27	Rekomendasi Kebijakan Tahun 2026 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/ Subsektor/ Stakeholder	82
Tabel II.28	Capaian Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Triwulan II Tahun 2026	84
Tabel II.29	Capaian Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi per Matra.....	85
Tabel II.30	Capaian KPI RPJMN Sektor Transportasi Triwulan II Tahun 2026.....	91
Tabel II.31	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan II Terhadap Pagu Tahun 2026 Per Jenis Belanja	93
Tabel II.32	Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan II Terhadap Pagu Tahun 2026 Sesuai RSPP	94

DAFTAR GAMBAR



Gambar I.1	Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025–2029	10
Gambar I.2	Persentase Rincian Perkembangan Pagu Anggaran Kementerian Perhubungan Tahun 2026	12
Gambar II.1	Data Kecelakaan Triwulan II Tahun 2026	53
Gambar II.2	Jumlah Data Kendaraan Per-Pulau	53
Gambar II.3	Peresmian Stasiun JIS di Jakarta Internasional Stadium.....	90



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 II Tahun 2026.

Kementerian Perhubungan berkomitmen untuk menjaga kinerja sesuai target yang telah ditetapkan. Secara umum, pencapaian kinerja Kementerian Perhubungan pada Triwulan II 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 II	Capaian Tw II (%)
SS 1. Meningkatnya Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional					
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,722	0,720	99,803
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	17,369	16,543	96,209
SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional					
IKSS 2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Nasional	Indeks	94,624	97,047	102,561
SS 3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional					
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	98,145	97,790	99,697



Dalam mencapai target kinerja sasaran strategis Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2026 tersebut telah terealisasi anggaran sebesar **39,00%** yakni senilai **Rp11.202.529.952.718,00** (Sebelas triliun dua ratus dua miliar lima ratus dua puluh sembilan juta sembilan ratus lima puluh dua ribu tujuh ratus delapan belas rupiah) dari anggaran **Rp28.725.810.037.000,00** (Dua puluh delapan triliun tujuh ratus dua puluh lima miliar delapan ratus sepuluh juta tiga puluh tujuh ribu rupiah). Sementara itu, sisa dana belum terserap sebesar **Rp17.523.280.084.282,00** (Tujuh belas triliun lima ratus dua puluh tiga miliar dua ratus delapan puluh juta delapan puluh empat ribu dua ratus delapan puluh dua rupiah) atau **61,00%** 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

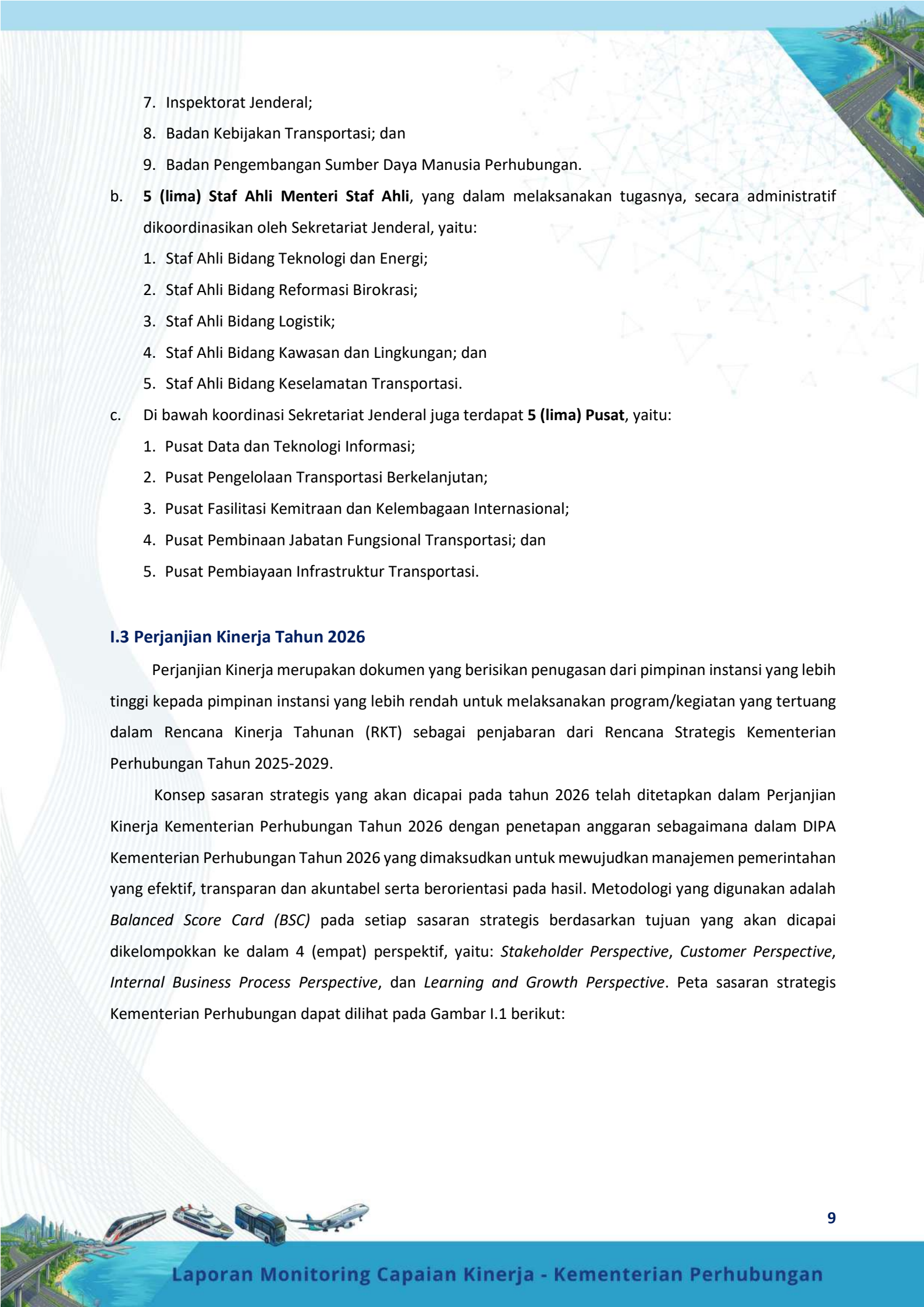
Pelaporan kinerja diamanatkan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), kemudian diturunkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan SAKIP. Setiap entitas akuntabilitas kinerja 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 II Tahun 2026 disusun untuk melaporkan progres capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Kementerian Perhubungan periode April – Juni 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 di bawah 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:

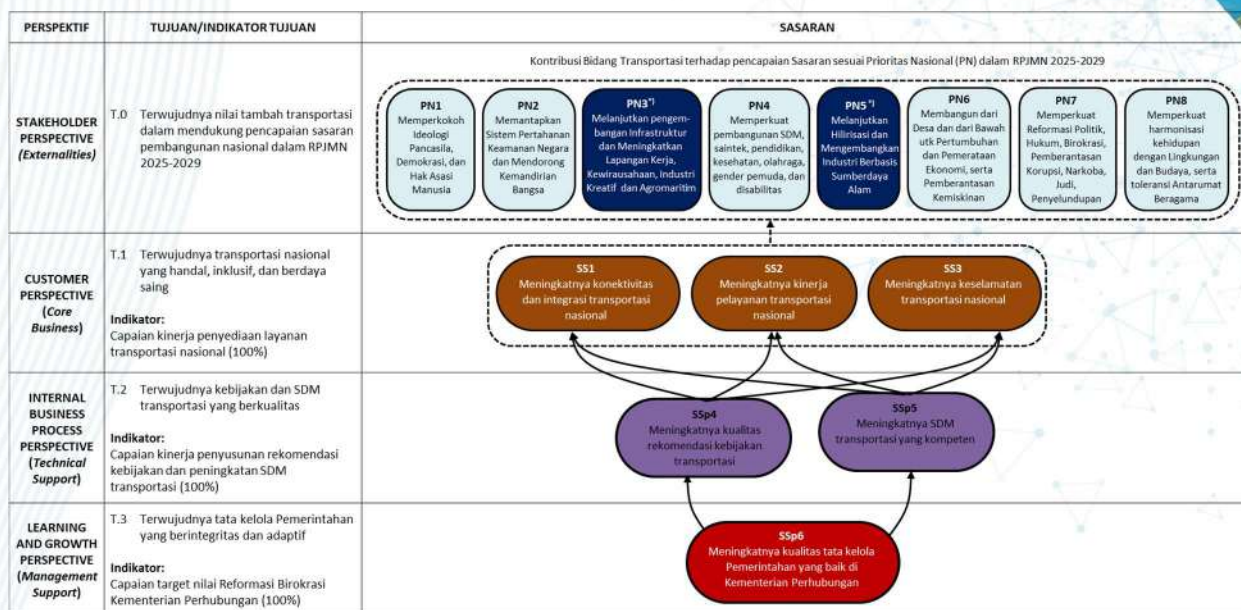
- a. **9 (sembilan) unit Eselon I**, yaitu:
 1. Sekretariat Jenderal;
 2. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
 3. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 4. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
 5. Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda;
 6. Direktorat Jenderal Perkeretaapian;

- 
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. Di bawah 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 Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026, sebagaimana Tabel I.1.

Tabel I.1

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	0,713
		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: Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026

Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026 didukung dengan anggaran sebesar Rp32.165.064.539.000,00 (Tiga puluh dua triliun seratus enam puluh lima miliar enam puluh empat juta lima ratus tiga puluh sembilan 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	1.783.290.420.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	20.819.554.262.000
3	Program Dukungan Manajemen	9.562.219.857.000
Total		32.165.064.539.000

Sumber: Dokumen Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026

Sementara itu, terdapat penyesuaian target kinerja dan alokasi anggaran yang dituangkan dalam dokumen Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026 (pasca efisiensi), sebagai berikut:

Tabel I.3

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

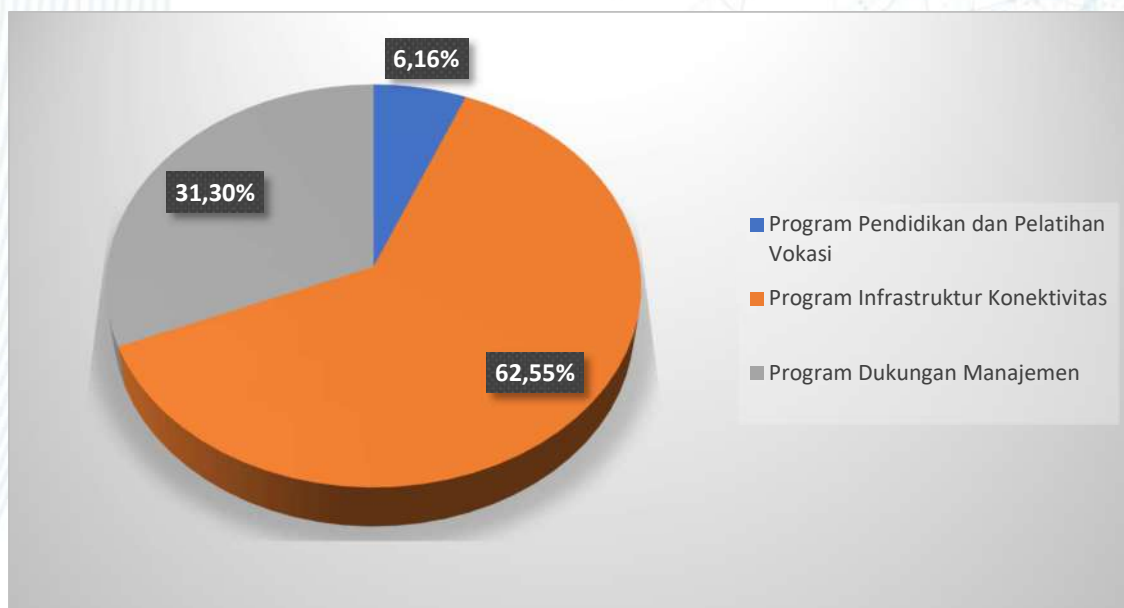
Untuk mencapai sasaran strategis sesuai Indikator Kinerja Utama dan target yang telah ditetapkan dalam Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026 didukung dengan anggaran sebesar Rp28.725.810.037.000,00 (Dua puluh delapan triliun tujuh ratus dua puluh lima miliar delapan ratus sepuluh juta tiga puluh tujuh 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.4

Anggaran Dalam Revisi I Perjanjian Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2026

No.	Program	Alokasi Anggaran (Rp)
1	Program Pendidikan dan Pelatihan Vokasi	1.768.080.453.000
2	Program Infrastruktur Konektivitas	17.966.767.252.000
3	Program Dukungan Manajemen	8.990.962.332.000
Total		28.725.810.037.000

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 II 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 II 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 II adalah sebesar 0,722 dengan realisasi 0,720 atau mencapai 99,803% dari target Triwulan II Tahun 2026. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.1 berikut:

Tabel II.1

Pencapaian Rasio Konektivitas Transportasi Nasional Triwulan II 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
IKSS 1.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,722	Tw. II	0,722	0,720	99,803	99,803
	Transportasi Darat		0,545		0,545	0,548	100,459	100,459
	Transportasi Laut		0,972		0,972	0,972	100,000	100,000
	Transportasi Udara		0,911		0,911	0,904	99,188	99,188
	Transportasi Perkeretaapian		0,460		0,460	0,458	99,565	99,565

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 II 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.

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

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

$$\text{Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Darat} = \frac{0,464 + 0,631}{2} = 0,548$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,548}{0,545} \times 100\% = 100,459\%$$

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 II Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Rasio Konektivitas Transportasi Jalan	Rasio	0,459	Tw. I	0,459	0,461	100,386	100,386
			Tw. II	0,459	0,464	101,089	101,089

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 II Tahun 2026 terhadap target Perjanjian Kinerja Tahun 2026 yaitu sebesar 0,464 yang diperoleh dari perhitungan berikut:

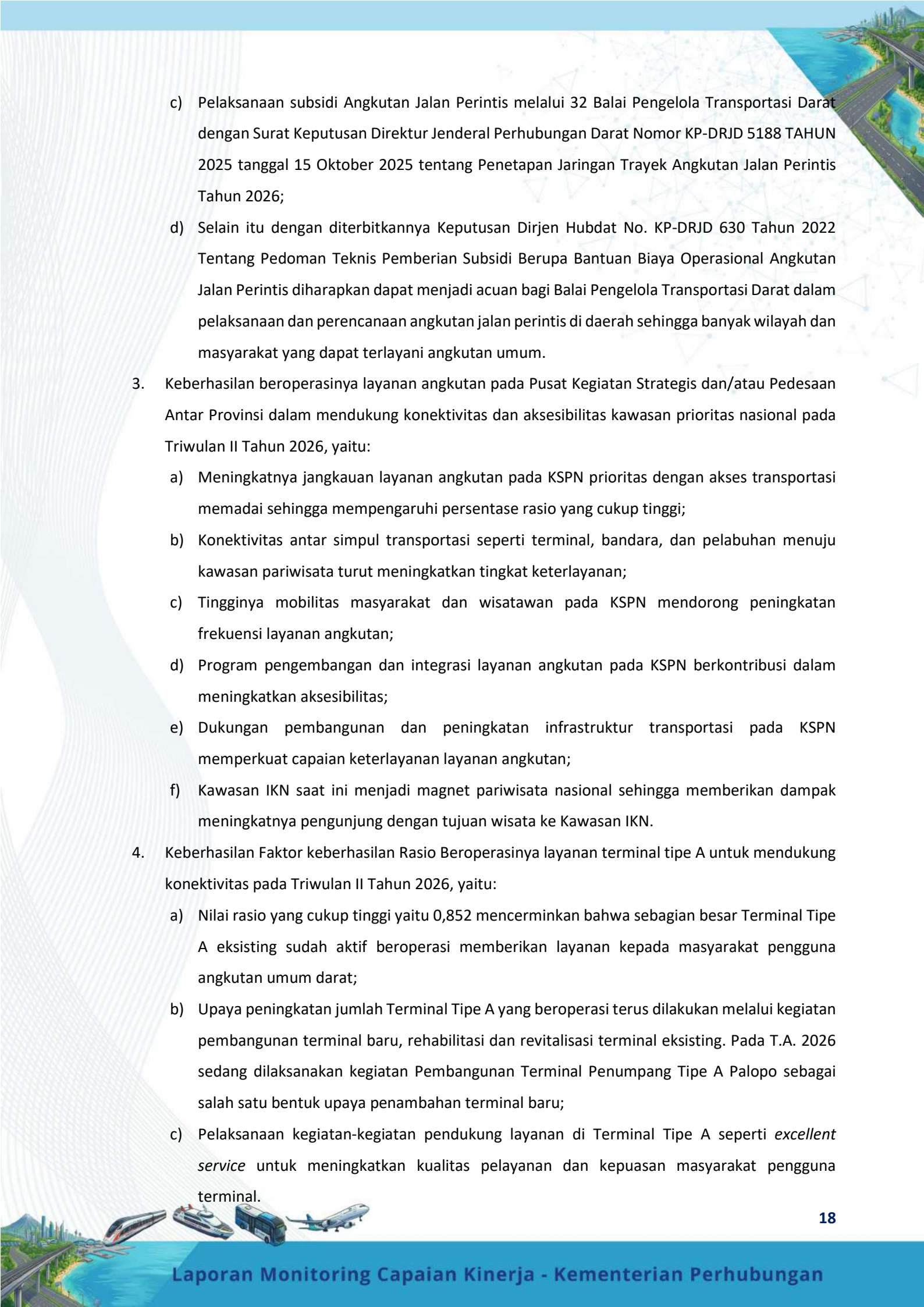
$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Jalan} = \frac{0,444 + 0,250 + 0,169 + 0,859 + 0,600}{5} = 0,464$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,464}{0,459} \times 100\% = 101,089\%$$

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 II 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 II 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 II 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 II 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 revitalisasi 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 II 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 Triwulan II Tahun 2026 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 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 namun belum mendapatkan alokasi anggaran.

5. Rasio Beroperasinya Layanan Terminal Barang untuk Mendukung Konektivitas

Kendala yang dihadapi, antara lain:

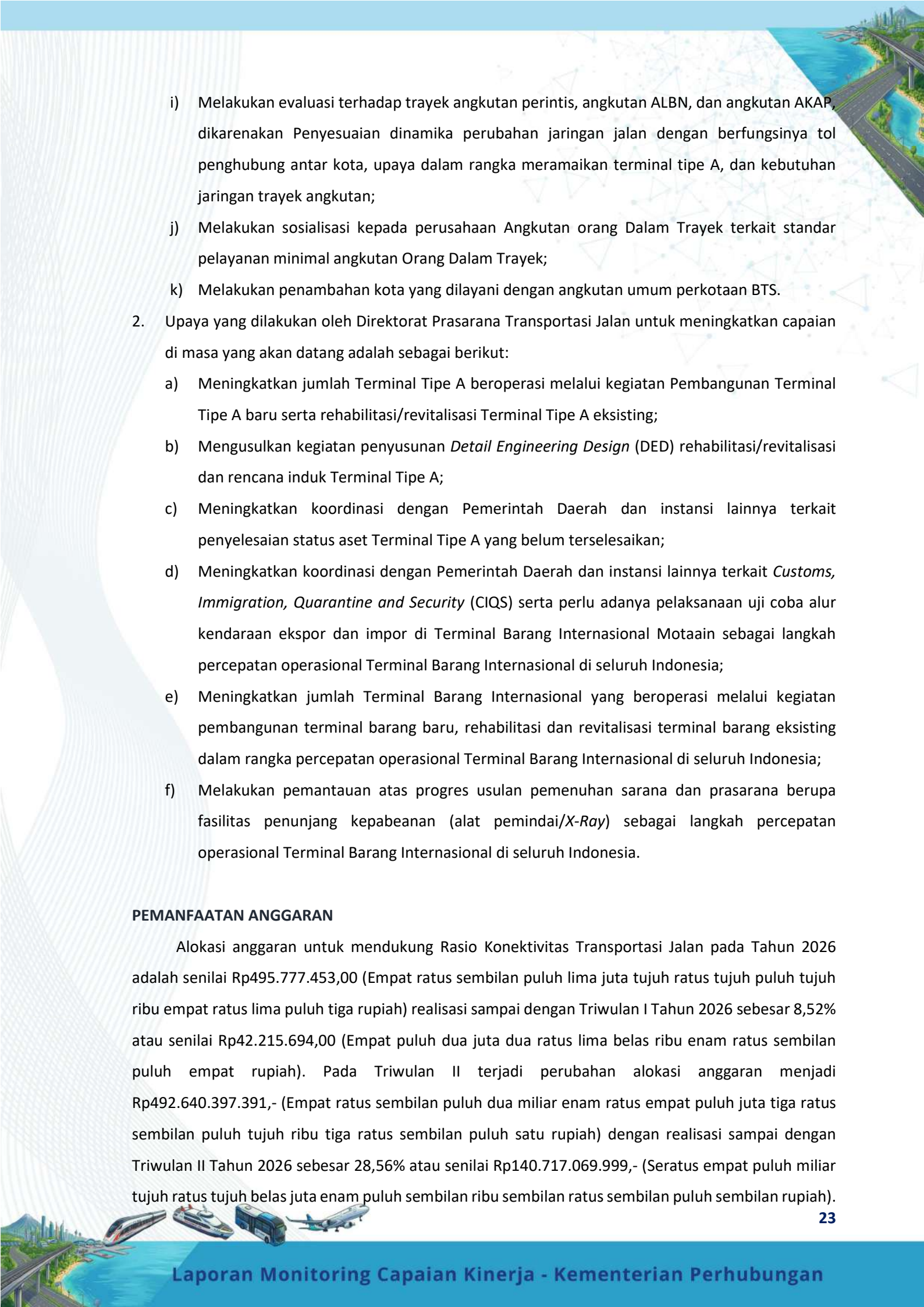
- a) Layanan Angkutan Barang:
 - 1) Belum adanya peraturan yang mengatur tentang layanan angkutan barang;
 - 2) Layanan angkutan barang di perkotaan menghadapi berbagai kendala dan permasalahan, di antaranya adalah kemacetan lalu lintas, kesulitan parkir, keterbatasan ruang pergudangan, masalah lingkungan 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 II 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 II, 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) Mengusulkan kegiatan penyusunan *Detail Engineering Design* (DED) rehabilitasi/revitalisasi dan rencana induk Terminal Tipe A;
 - c) Meningkatkan koordinasi dengan Pemerintah Daerah dan instansi lainnya terkait penyelesaian status aset Terminal Tipe A yang belum terselesaikan;
 - 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 progres 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) realisasi 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). Pada Triwulan II terjadi perubahan alokasi anggaran menjadi Rp492.640.397.391,- (Empat ratus sembilan puluh dua miliar enam ratus empat puluh juta tiga ratus sembilan puluh tujuh ribu tiga ratus sembilan puluh satu rupiah) dengan realisasi sampai dengan Triwulan II Tahun 2026 sebesar 28,56% atau senilai Rp140.717.069.999,- (Seratus empat puluh miliar tujuh ratus tujuh belas juta enam puluh sembilan ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan 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 II 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
			Tw. II	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 II 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 II Tahun 2026 dapat tercapai dikarenakan oleh beberapa faktor, pada Sungai, Danau, dan Penyeberangan telah dilakukan:

1. Melakukan pembangunan prasarana pelabuhan penyeberangan berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan yang telah disusun;
2. Mewujudkan pembangunan pelabuhan yang terpadu dengan moda transportasi lainnya;
3. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan Penyeberangan 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 Sungai, Danau, dan 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 Sungai, Danau, dan Penyeberangan yang harus disesuaikan dengan kondisi Lokasi Pembangunan Pelabuhan Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
 - e. Belum tersedianya jalan akses ke lokasi pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan.

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). Pada Triwulan II terjadi perubahan alokasi anggaran menjadi Rp532.759.054.000,- (Lima ratus tiga puluh dua miliar tujuh ratus lima puluh sembilan juta lima puluh empat ribu rupiah) dengan realisasi sampai dengan Triwulan II Tahun 2026 sebesar 41,75% atau senilai Rp222.444.177.266,- (Dua ratus dua puluh dua miliar empat ratus empat puluh empat juta seratus tujuh puluh tujuh ribu dua ratus enam puluh enam 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 II 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
			Tw. II	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 Bokon 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 II Tahun 2026 dilakukan dengan cara membandingkan antara realisasi dengan target indikator kegiatan program. Dengan Target Rasio Konektivitas Transportasi Laut pada Triwulan II 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%. Pada Triwulan II Tahun 2026 terdapat perubahan anggaran menjadi Rp915.158.548.000,00 (Sembilan ratus lima belas miliar seratus lima puluh delapan juta lima ratus empat puluh delapan ribu rupiah), anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp827.097.662.123,00 (Delapan ratus dua puluh tujuh miliar sembilan puluh tujuh juta enam ratus enam puluh dua ribu seratus dua puluh tiga rupiah) atau sekitar 90,38%

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 II 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
			Tw. II	0,911	0,904	99,188	99,188

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2026

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{\text{BUNB DN} + \text{BUPR} + (\text{BUND DN dan BUPR})}{\text{RINBU} + \text{BUPRTR}}$$

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

- **BUNB DN** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri, sejumlah **63** (enam puluh tiga) bandar udara, terdapat penurunan BUNBDN dari Triwulan I karena Bandara FLZ melayani penerbangan perintis sehingga bandara tersebut masuk ke BUPR DN + PR;
- **BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **170** (seratus tujuh puluh) bandar udara, terdapat penurunan BUPR dari Triwulan I karena Bandara FLZ, KLM dan RGT pada Triwulan II memiliki penerbangan berjadwal;
- **BUNB DN dan BUPR** adalah Jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis, sejumlah **67** (enam puluh tujuh) bandar udara, terdapat kenaikan dari Triwulan I karena Bandara FLZ, KLM dan RGT pada Triwulan II masuk ke BUNB DN dan BUPR;

- **RINBU** adalah Jumlah bandar udara dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tata letak 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 **75** (tujuh puluh lima) bandar udara.

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Udara} = \frac{63 + 170 + 67}{257 + 75} = 0,9036$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,9036}{0,911} \times 100\% = 99,188\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Sampai dengan Triwulan II Tahun 2026, capaian indikator kinerja Rasio Konektivitas transportasi udara sebesar 99,188% dengan nilai realisasi sebesar 0,9036 terhadap target sebesar 0,911. Jika dibandingkan dengan Triwulan I Tahun 2026, realisasi indikator mengalami penurunan dari 90,40% menjadi 90,36%, atau sebesar 0,04 poin persentase. Sementara itu, capaian terhadap target menurun dari 99,23% menjadi 99,18%. Pada Triwulan I, komponen perhitungan terdiri atas 64 bandar udara niaga berjadwal, 173 bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis, 64 bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dan perintis, serta 76 bandar udara perintis di luar RINBU.

Perubahan capaian tersebut dipengaruhi oleh dinamika pelayanan penerbangan pada beberapa bandar udara. Pada Triwulan II, jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal menurun dari 64 menjadi 63 bandar udara, sedangkan jumlah bandar udara yang hanya melayani penerbangan perintis menurun dari 173 menjadi 170 bandar udara. Sebaliknya, jumlah bandar udara yang melayani penerbangan niaga berjadwal sekaligus penerbangan perintis meningkat dari 64 menjadi 67 bandar udara. Perubahan tersebut antara lain disebabkan oleh Bandara FLZ, KLM, dan RGT yang pada Triwulan II mengalami perubahan klasifikasi pelayanan karena telah melayani penerbangan berjadwal dan/atau penerbangan perintis.

Meskipun belum mencapai target secara penuh, capaian sebesar 99,18% menunjukkan bahwa penyelenggaraan penerbangan niaga berjadwal dan penerbangan perintis tetap mampu mempertahankan konektivitas antarwilayah, termasuk pada daerah tertinggal, terdepan, terluar, dan perbatasan. Pelayanan angkutan udara perintis tetap memiliki peran penting dalam membuka aksesibilitas wilayah yang belum dapat dilayani secara komersial dan dalam mendukung mobilitas masyarakat serta distribusi barang

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

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

1. Melakukan pemutakhiran dan verifikasi data konektivitas bandar udara secara berkala, khususnya terhadap bandar udara yang mengalami perubahan jenis pelayanan dari penerbangan niaga berjadwal, penerbangan perintis, maupun kombinasi keduanya, sehingga data yang digunakan dalam perhitungan indikator tetap akurat dan dapat dipertanggungjawabkan;
2. Melakukan monitoring terhadap keberlanjutan pelayanan penerbangan pada Bandara FLZ, KLM, dan RGT, termasuk mengevaluasi frekuensi penerbangan, konsistensi operasi, tingkat keterisian penumpang, serta keberlanjutan pelayanan niaga berjadwal dan perintis pada bandar udara tersebut;
3. Meningkatkan pengawasan, pengendalian, dan evaluasi terhadap pelayanan angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan udara perintis, terutama pada rute yang memiliki frekuensi rendah, tingkat keterisian terbatas, atau berpotensi mengalami penghentian pelayanan;
4. Melanjutkan penerapan sistem multiairlines pada rute yang memiliki potensi permintaan memadai, sehingga satu rute dapat dilayani lebih dari satu badan usaha angkutan udara. Langkah tersebut diperlukan untuk menjaga kesinambungan pelayanan, menciptakan persaingan usaha yang sehat, serta mengurangi risiko terputusnya konektivitas apabila salah satu operator menghentikan pelayanan. Langkah ini merupakan kelanjutan strategi peningkatan konektivitas yang telah ditetapkan pada Triwulan I;
5. Memperkuat koordinasi dengan pemerintah daerah, penyelenggara bandar udara, badan usaha angkutan udara, dan pemangku kepentingan terkait, dalam rangka memperoleh informasi mengenai kebutuhan rute, potensi permintaan penumpang dan kargo, kesiapan fasilitas bandar udara, serta kendala operasional yang memengaruhi keberlanjutan pelayanan penerbangan;
6. Melanjutkan sinkronisasi pelayanan penerbangan perintis dengan moda transportasi darat dan laut, sehingga konektivitas antarmoda dapat mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang, khususnya pada wilayah 3T. Upaya sinkronisasi dan penguatan koordinasi pusat-daerah telah menjadi bagian dari strategi peningkatan konektivitas pada Triwulan I;
7. Melakukan verifikasi keselamatan dan keamanan terhadap bandar udara atau lapangan terbang perintis yang belum tercantum dalam RINBU, termasuk memastikan *pelaksanaan Hazard Identification and Risk Assessment* oleh operator sebelum penerbangan dilaksanakan. Pada Triwulan II terdapat 75 bandar udara perintis yang belum termasuk dalam RINBU dan tetap memerlukan pengawasan serta pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan;
8. Melakukan identifikasi terhadap potensi penambahan atau pengaktifan kembali rute penerbangan, baik rute niaga berjadwal maupun rute perintis, terutama pada wilayah yang masih memiliki

keterbatasan aksesibilitas, sebagai upaya menutup selisih capaian sebesar 0,74 poin persentase terhadap target;

9. Mempertahankan program subsidi angkutan udara perintis penumpang dan kargo, disertai evaluasi terhadap efektivitas rute, tingkat pemanfaatan layanan, serta kontribusinya terhadap penurunan disparitas harga dan peningkatan aksesibilitas masyarakat di wilayah yang sulit dijangkau. Program angkutan udara perintis merupakan salah satu langkah strategis yang telah dilaksanakan sejak Triwulan I.

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%. Pada Triwulan II terdapat perubahan pagu anggaran menjadi Rp1.332.627.891.000,00 (Satu triliun tiga ratus tiga puluh dua miliar enam ratus dua puluh tujuh juta delapan ratus sembilan puluh satu ribu rupiah), realisasi anggaran mencapai Rp330.348.397.947,00 (Tiga ratus tiga puluh miliar tiga ratus empat puluh delapan juta tiga ratus sembilan puluh tujuh ribu sembilan ratus empat puluh tujuh rupiah) atau sekitar 24,79%

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 II 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
			Tw. II	0,460	0,458	99,565	99,565

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 539.252 perjalanan kereta api dari 532.817 perjalanan kereta api pada Triwulan II 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	Program	Kum. Program	Frekuensi				Capaian	
			Ka. Pnp	Ka. Brg	Total	Kum. Total	Bulanan	Kumulatif
Januari	91.437	91.437	86.290	5.900	92.190	92.190	1,008	1,008
Februari	82.580	174.017	77.285	5.157	82.442	174.632	0,998	1,004
Maret	90.740	264.757	85.946	6.303	92.249	266.881	1,017	1,008
April	88.872	353.629	83.773	5.377	89.150	356.031	1,003	1,007
Mei	90.366	443.995	85.520	6.827	92.347	448.378	1,022	1,010
Juni	88.822	532.817	84.059	6.815	90.874	539.252	1,023	1,012

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2026

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

$$\text{Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian} = \frac{68 \text{ Lokasi}}{150 \text{ Lokasi}} \times \frac{539.252}{532.817} = 0,458$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{0,458}{0,460} \times 100\% = 99,565\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Triwulan II 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 tersebut, terdapat 3 kegiatan kajian teknis penanganan bencana Sumatera yang dilaksanakan oleh Direktorat Prasarana Perkeretaapian dengan progres telah kontrak pada tanggal 3 Juli 2026 dan ditargetkan penyelesaian pada Desember 2026. Posisi saat ini sedang berproses tinjauan lapangan survei sekunder untuk Kajian Kelayakan Teknis (KKT). Kajian teknis ini selanjutnya menjadi data dukung readiness criteria untuk usulan kegiatan penanganan pada Tahun 2027. Adapun ketiga kajian teknis tersebut terdiri dari:

- a. Design Engineering Design (DED) Perencanaan Rehabilitasi dan Rekonstruksi Infrastruktur Wilayah terdampak Bencana Provinsi Sumatera;
- b. Design Engineering Design (DED) Perencanaan Rehabilitasi dan Rekonstruksi Infrastruktur Wilayah terdampak Bencana Provinsi Sumatera Barat;
- c. Design Engineering Design (DED) Rehabilitasi dan Rekonstruksi Infrastruktur Wilayah terdampak Bencana Provinsi Aceh.

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 (progres 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 61,80% (segmen 1 BHI – Monas 82,03%, Segmen 2 Harmoni – Kota 53,59%) dan Fase 2B yang masih dalam tahap pemenuhan prasyarat untuk pelaksanaan Basic Engineering Study. Terdapat isu terkait Depo Ancol, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memutuskan bahwa dengan mempertimbangkan kemampuan fiskal daerah, layanan operasional MRT Jakarta North-South hanya melayani Lebak Bulus hingga kota dan apabila kondisi fiskal daerah sudah membaik kedepannya akan membuka peninjauan untuk Depo di area Ancol;
- c. Kegiatan pembangunan MRT Jakarta East-West Phase I untuk mendukung konektivitas di wilayah perkotaan Jabodetabek, dengan progres pengadaan lahan di wilayah DKI Jakarta oleh Pemerintah DKI Jakarta 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 posisi saat ini masih dalam proses verifikasi Dokumen Perencanaan Pengadaan Tanah (DPPT) dan dalam proses re-baseline untuk mengakomodir perubahan durasi konstruksi hasil market sounding serta pembaruan pada proses pengadaan lahan dan tender;
- d. Kegiatan pembangunan LRT Jakarta segmen Velodrome – Manggarai yang bersumber dari pembiayaan APBD/BUMD Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan progres fisik sebesar 93,74% 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 dengan target penyelesaian pada Semester II 2026;
- 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 belum dapat dilanjutkan karena berproses penetapan lokasi dari Pemerintah Daerah (Bupati Pangkep) untuk tahapan lanjut penyiapan lahan dan konstruksi. Pada Tahun 2026 juga dilaksanakan pembangunan jalan akses stasiun kereta api lintas Makassar - Parepare Tahap I guna



meningkatkan aksesibilitas masyarakat dalam menjangkau stasiun kereta api, dimana saat ini telah berkontrak dan dalam tahap persiapan konstruksi;

- f. Kegiatan pendukung pemenuhan readiness criteria/perencanaan teknis lainnya berupa kajian/studi yang berfokus pada penguatan tata kelola konektivitas perkeretaapian dimana saat ini masih dalam tahap pelaksanaan (penyusunan laporan pendahuluan dan persiapan survei/pengumpulan data) dengan rincian sebagai berikut:
- 1) Reviu/pemutakhiran *Master Plan* Perkeretaapian Pulau Sumatera;
 - 2) Reviu/pemutakhiran *Master Plan* Perkeretaapian Pulau Sulawesi;
 - 3) Reviu/pemutakhiran *Master Plan* Perkeretaapian Pulau Kalimantan.

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 Infrastwil, 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.

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

Triwulan I 2026). Selain itu, juga dilaksanakan beberapa pengendalian eksisting sesuai proses bisnis diantaranya:

- a. Rapat koordinasi dengan Kementerian ATR/BPN dan memberikan masukan terhadap jaringan jalur kereta api yang diperlukan;
- b. Rapat koordinasi dengan Bappenas terhadap skema alternatif pembiayaan KPBU;
- c. Monitoring dan evaluasi dengan membuat sandingan antara dokumen perencanaan dengan infrastruktur di lapangan;
- d. Pengawasan terhadap proses perbaikan gambar *design*.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA DI MASA MENDATANG

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

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan:

- 1) Merumuskan Dukungan rencana pengoperasian LRT Jakarta segmen Kelapa Gading – Manggarai (perizinan, *safety assessment*, pengujian, sertifikasi kelaikan, lainnya);
- 2) Penyusunan kajian teknis penanganan bencana Sumatera untuk selanjutnya digunakan sebagai readiness criteria pada usulan kegiatan penanganan/perbaikan prasarana perkeretaapian terdampak bencana pada Tahun 2027.

b. Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:

- 1) Pengusulan kebutuhan alokasi anggaran untuk kegiatan prioritas/mendesak mendukung konektivitas perkeretaapian pada Rencana Kerja dan Anggaran Tahun 2027, khususnya terkait readiness criteria (kajian perencanaan teknis, pemenuhan Biaya Operasional dan Biaya Pendukung/BOBP untuk pengadaan lahan, kegiatan pendukung lainnya);
- 2) Lanjutan pembangunan prasarana perkeretaapian mendukung konektivitas, termasuk dukungan pengawasan serta koordinasi teknis dengan stakeholder terkait (MRT Jakarta North – South, MRT Jakarta East – West, LRT Jakarta, Makassar - Parepare termasuk pembangunan jalan akses stasiun KA, lainnya).

c. Penyesuaian organisasi/jabatan/pegawai:

Usulan penambahan pegawai dengan jabatan fungsional inspektur perkeretaapian melalui pengalihan jabatan lainnya untuk pemenuhan kebutuhan pengawasan terhadap pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas.

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 darat, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi perkeretaapian dengan masing-masing bobot 23,75% dan transportasi perkotaan bobot 5%. 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	0,458

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%. Pada Triwulan II Tahun 2026 terdapat perubahan anggaran menjadi Rp1.368.735.202.000,00 (Satu triliun tiga ratus enam puluh delapan miliar tujuh ratus tiga puluh lima juta dua ratus dua ribu rupiah), anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp182.073.997.753 (Seratus delapan puluh dua miliar tujuh puluh tiga juta sembilan ratus sembilan puluh tujuh ribu tujuh ratus lima puluh tiga rupiah) atau sekitar 13,30%.

IKSS 1.2 TINGKAT INTEGRASI TRANSPORTASI NASIONAL

Tingkat Integrasi Transportasi Nasional berdasarkan target pada Renstra Kemenhub Tahun 2025-2029 posisi Triwulan II memiliki target 17,369% dengan realisasi 16,543% atau mencapai 96,209% dari target Triwulan II Tahun 2026 dan dari target Tahun 2026. Pencapaian IKSS ini sebagaimana Tabel II.9 berikut:

Tabel II.9
Tingkat Integrasi Transportasi Nasional Triwulan II 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
IKSS 1.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	17,369	Tw. II	17,369	16,543	96,209	96,209
	Tingkat Integrasi Transportasi Antarmoda		13,550		13,550	13,426	99,085	99,085
	Tingkat Integrasi Transportasi Multimoda		14,649		14,649	14,421	98,444	98,444
	Tingkat Integrasi Transportasi Perkotaan		23,909		23,909	21,781	91,100	91,100

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 II Tahun 2026 adalah **99,085%** dengan realisasi nilai sebesar 13,426 dari target sebesar 13,550.

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

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Antarmoda (TIPTA)	6,753	13,426
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda (TIJTA)	33,363	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda (TILTA)	0,161	

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.

Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Antarmoda (TIJTA) mengevaluasi tingkat keterpaduan trayek dan jaringan layanan angkutan antarmoda di simpul transportasi dan kawasan prioritas.

Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Antarmoda (TILTA) berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, pembayaran, jadwal, dan sistem informasi antar moda. 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 13,426 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 13,426.

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.

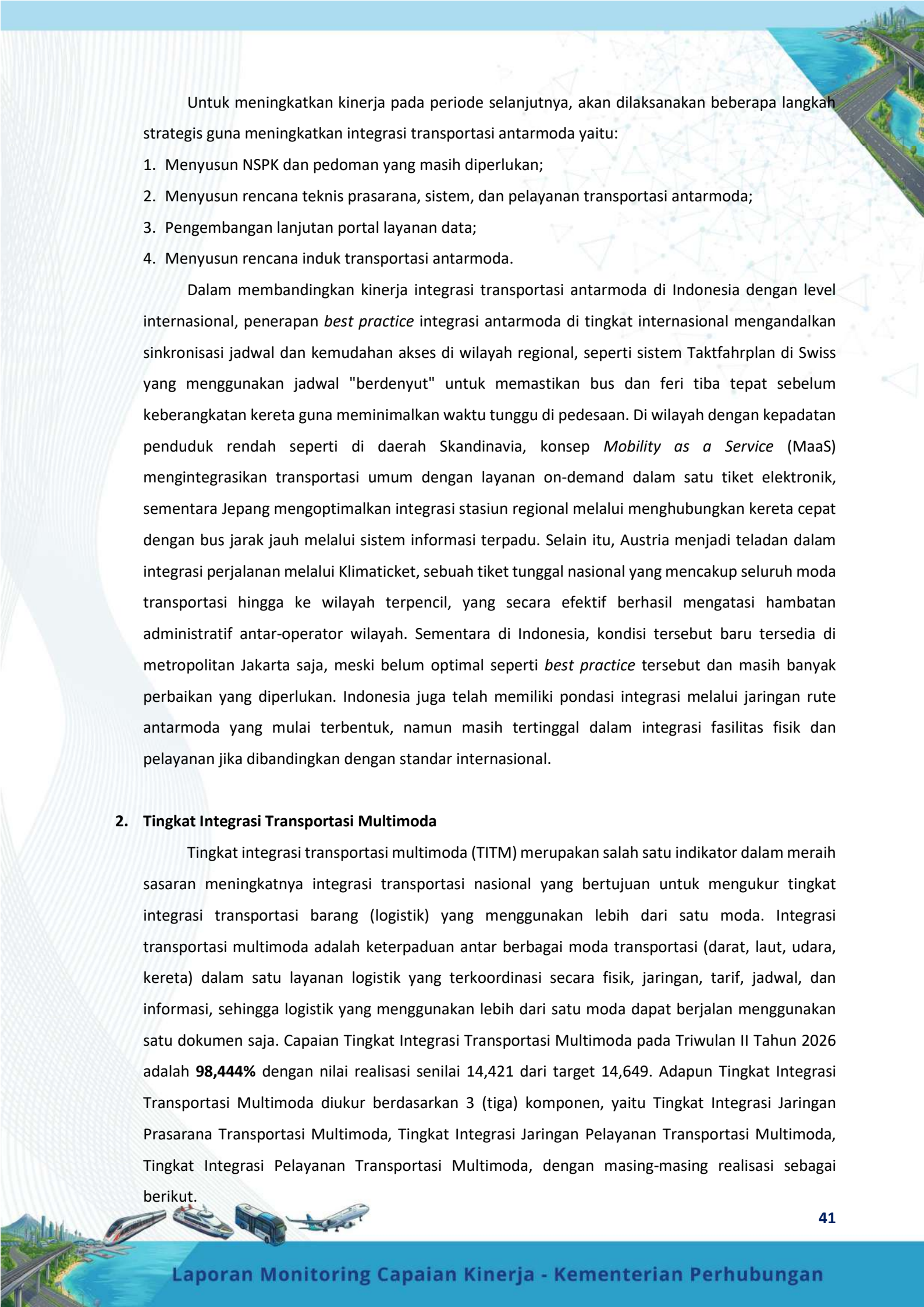
TANTANGAN YANG DIHADAPI

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.

Dalam membandingkan kinerja integrasi transportasi antarmoda di Indonesia dengan level internasional, penerapan *best practice* integrasi antarmoda di tingkat internasional mengandalkan sinkronisasi jadwal dan kemudahan akses di wilayah regional, seperti sistem Taktfahrplan di Swiss yang menggunakan jadwal "berdenyut" untuk memastikan bus dan feri tiba tepat sebelum keberangkatan kereta guna meminimalkan waktu tunggu di pedesaan. Di wilayah dengan kepadatan penduduk rendah seperti di daerah Skandinavia, konsep *Mobility as a Service* (MaaS) mengintegrasikan transportasi umum dengan layanan on-demand dalam satu tiket elektronik, sementara Jepang mengoptimalkan integrasi stasiun regional melalui menghubungkan kereta cepat dengan bus jarak jauh melalui sistem informasi terpadu. Selain itu, Austria menjadi teladan dalam integrasi perjalanan melalui Klimaticket, sebuah tiket tunggal nasional yang mencakup seluruh moda transportasi hingga ke wilayah terpencil, yang secara efektif berhasil mengatasi hambatan administratif antar-operator wilayah. Sementara di Indonesia, kondisi tersebut baru tersedia di metropolitan Jakarta saja, meski belum optimal seperti *best practice* tersebut dan masih banyak perbaikan yang diperlukan. Indonesia juga telah memiliki pondasi integrasi melalui jaringan rute antarmoda yang mulai terbentuk, namun masih tertinggal dalam integrasi fasilitas fisik dan pelayanan jika dibandingkan dengan standar internasional.

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 II Tahun 2026 adalah **98,444%** dengan nilai realisasi senilai 14,421 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 II 2026

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda (TIPTM)	10,241	14,421
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda (TIJTM)	33,003	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda (TILTM)	0,018	

Sumber: DJITM, 2026

Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Multimoda (TIPTM) mengukur keterpaduan secara fisik antar simpul dan koridor transportasi. Penilaian komponen ini mencakup ketersediaan dan keterhubungan jaringan prasarana multimoda pada simpul utama dan kawasan prioritas.

Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Multimoda (TIJTM) tingkat keterpaduan rencana trayek dan jaringan layanan angkutan multimoda di simpul transportasi dan kawasan prioritas. Fokus dari komponen ini adalah perencanaan dan operasional rute layanan yang mengintegrasikan perjalanan multimoda.

Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Multimoda (TILTM) berfokus pada aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, jadwal, layanan angkutan barang, dan sistem informasi multimoda. Komponen ini mengukur kemudahan pelayanan dalam perpindahan barang antar moda transportasi.

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Nilai integrasi transportasi multimoda sebesar 14,421 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 14,421. 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.

TANTANGAN 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.

Dalam membandingkan kinerja integrasi transportasi multimoda Indonesia dengan level internasional, best practice integrasi multimoda di negara maju umumnya berfokus pada sinkronisasi fisik dan digital yang presisi melalui penggunaan pusat logistik terpadu seperti dry port dan sistem informasi satu pintu yang memungkinkan pelacakan real-time antarmoda, seperti yang saat ini berjalan di Tiongkok. Sebaliknya, kondisi di Indonesia saat ini masih menghadapi tantangan pada aspek prasarana fisik dan sistem pelayanan, yang tercermin dari skor integrasi pada aspek tersebut yang masih kurang. Meskipun jaringan rute mulai terbentuk, hambatan seperti tingginya biaya logistik akibat ketergantungan pada moda jalan raya serta belum optimalnya konektivitas fisik di simpul transportasi menjadikan ekosistem multimoda nasional masih berada pada fase awal menuju standar global.

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 II Tahun 2026 adalah **91,100%** dengan nilai realisasi senilai 21,781 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 II 2026

Komponen	Nilai	Realisasi (Nilai Komponen/3)
Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan (TIPTK)	12,494	21,781
Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan (TIJTK)	39,569	
Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan (TILTK)	13,280	

Sumber: DJITM, 2026

Tingkat Integrasi Jaringan Prasarana Transportasi Perkotaan (TIPTK) mengukur keterpaduan fisik antar simpul dan koridor transportasi, mencakup ketersediaan dan keterhubungan prasarana perkotaan pada kawasan metropolitan maupun kawasan berorientasi transit/transit oriented development.

Tingkat Integrasi Jaringan Pelayanan Transportasi Perkotaan (TIJTK) mengevaluasi tingkat keterpaduan trayek dan jaringan layanan angkutan perkotaan.

Tingkat Integrasi Pelayanan Transportasi Perkotaan (TILTK) berfokus aspek pelayanan pengguna, seperti integrasi tarif, pembayaran, jadwal, dan sistem informasi transportasi perkotaan.

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 21,781. 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%. Pada Triwulan II Tahun 2026 terdapat perubahan anggaran menjadi Rp49.858.008.000,00 (Empat puluh sembilan miliar delapan ratus lima puluh delapan juta delapan ribu rupiah), anggaran tersebut telah terealisasi sebesar Rp15.320.134.761,00 (Lima belas miliar tiga ratus dua puluh juta seratus tiga puluh empat ribu tujuh ratus enam puluh satu rupiah.) atau sekitar 30,73%.

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
				TW II	94,624	97,047	102,561	102,561

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 II Tahun 2026 melalui <https://skm.dephub.go.id> dengan nilai rata-rata capaian sebesar **97,047** dan rata-rata partisipasi lokus mencapai 69,979% atau setara 669 lokus dari 956 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 II 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 Triwulan I	95,925	A	55.699	541
April	96,952	A	21.314	595
Mei	96,916	A	19.794	579
Juni	97,272	A	20.028	594
Rata-Rata Triwulan II	97,047	A	61.136	669

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

Target Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada Triwulan II Tahun 2026 telah mencapai target dan melebihi target yang ditentukan, yakni sebesar 97,047 Kategori A dengan Predikat Sangat Baik. Adapun hasil perhitungan rata-rata capaian IKM bulan April sampai dengan bulan Juni 2026 sehingga capaian kinerja diperoleh 102,561%.

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 II 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;
5. Berkurangnya jumlah Unit Kerja/Lokus pada pelaksanaan survei dikarenakan 121 dari 1077 Unit kerja terdaftar mengalami pergantian tusi, Lokus tidak aktif, dan lokus belum siap survei serta lokus pada aplikasi terdapat duplikasi sehingga menjadi tidak relevan dengan presentase yang sebenarnya.

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 telah melaksanakan rapat lanjutan terkait dengan bimbingan teknis Pengelolaan Aplikasi SKM *Online* Nasional dari Kementerian RB yang dilaksanakan secara *hybrid* dan dihadiri dari admin Instansi Level 1 Kementerian Perhubungan;
2. Menghadiri pelaksanaan rapat Implementasi Serentak Aplikasi SKM *Online* pada bulan Mei dan persiapan pelaksanaan Survei Kepuasan Masyarakat di lingkup Kementerian Perhubungan;
3. Menyelenggarakan rapat penyelesaian permasalahan pada aplikasi SKM Kementerian Perhubungan dan persiapan pelaksanaan SKM di aplikasi SKM *Online* Nasional dari Kementerian Perhubungan;
4. Menghadiri rapat konsolidasi data SKM *Online* di Lingkup Kementerian/Lembaga yang diselenggarakan oleh Kementerian PANRB dan dihadiri oleh Admin Instansi Level 0 dari PPTB, Admin Instansi Level 1 dari Pembina Kantor Pusat masing masing sektor, dan Admin Instansi Level 2 dari Unit Pelayanan Publik di lingkungan Kementerian Perhubungan;

- 
5. Menyelenggarakan rapat dengan sektor Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda terkait dengan bagaimana pembentukan dan Penetapan Standar Pelayanan, pelaksanaan Forum Konsultasi Publik (FKP) dan persiapan pelaksanaan SKM di Triwulan II setelah penetapan layanan telah sesuai dan masih dalam pengesahan hukum;
 6. Melakukan monitoring dan evaluasi pelaksanaan Standar Pelayanan dan Survei Kepuasan Masyarakat dalam peningkatan kualitas pelayanan prima di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB), Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, dan Balai Pengujian Perkeretaapian di Bekasi;
 7. Melakukan pendampingan dalam pelaksanaan monitoring dan evaluasi Survei Kepuasan Masyarakat pada Triwulan I di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan pembahasan berupa permasalahan/kendala selama pelaksanaan survei, pelaporan survei, UPP yang belum melaksanakan survei, UPP peralihan tusi, usulan admin akun Aplikasi SKM Kementerian Perhubungan dan persiapan Pelaksanaan di Aplikasi SKM *Online* Nasional berupa usulan Instansi dan Layanan pada aplikasi, pembuatan akun, pembuatan instrumen survei, upload data konsolidasi SKM, dan pelaporan SKM;
 8. Asistensi kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kementerian Perhubungan dalam rangka pelaksanaan, pelaporan, dan tindak lanjut survei kepuasan masyarakat pada masing-masing Unit Kerja;
 9. Bagi Unit Kerja yang belum diusulkan Instansi nya di Aplikasi SKM *Online* Nasional, PPTB tetap melakukan pemutakhiran akun admin, *QR Code* survei, link pengisian survei, dan jenis layanan pada aplikasi survei kepuasan masyarakat Kementerian Perhubungan sampai semua instansi dan layanan dapat terdata di aplikasi SKM *Online* Nasional;
 10. 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);
 11. 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 Rp108.179.000,00 (Seratus delapan juta seratus tujuh puluh sembilan 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 55,78%. Sementara pada Triwulan II Tahun 2026 telah terealisasi sebesar Rp60.340.000,00 (Enam puluh juta tiga ratus empat puluh ribu rupiah) atau sekitar 55,78%.

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 II 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. I	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
IKSS 3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	98,145	Tw. II	98,143	97,790	99,697	99,695
	Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan		92,580		92,580	95,048	102,666	102,666
	Tingkat Keselamatan Transportasi Laut		100,000		100,000	99,990	99,990	99,990
	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara		99,999		99,990	97,420	97,430	97,421
	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian		100,000		100,000	98,702	98,702	98,702

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 II Tahun 2026

Indikator Kinerja Program	Satuan	Target 2026	Pengukuran Triwulan				Kinerja 2026 (%)
			Tw	Target	Realisasi	Kinerja (%)	
Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan	%	92,580	Tw. I	92,580	97,657	105,484	105,484
			Tw. II	92,580	95,048	102,666	102,666

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:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan} = 100 - \left(\frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan}}{\left(\frac{\text{Jumlah Kendaraan}}{10.000 \text{ Kendaraan}} \right)} \right)$$

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 (DJPDP) melakukan penyesuaian terhadap struktur indikator kinerja program di bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

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

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Jalan} = 100 - \left(\frac{87.724}{\left(\frac{177.140.129}{10.000} \right)} \right) = 95,048$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{95,048}{92,580} = 102,666\%$$

Sumber data Kecelakaan Triwulan II Tahun 2026 didapat dari IRSMS Korlantas Polri serta Data Kendaraan berasal dari *Electronic Registration Identification* (ERI) Korlantas Polri pertanggal 30 Juni 2026 dengan data sebagai berikut:

Tabel II.18
Data Kecelakaan Triwulan II Tahun 2026

No	Keterangan	Total
1	Kejadian Kecelakaan	87.724
2	Meninggal Dunia	10.474
3	Luka Berat	10.877
4	Luka Ringan	111.547
5	Kerugian Material	Rp152.750.289.814
6	Jumlah Kendaraan Bermotor	177.140.129

Sumber: Electronic Registration Identification (ERI) Korlantas Polri



Jumlah Total Kejadian Laka :	87724
Jumlah Kejadian Laka berakibat Korban MD :	9733
Jumlah Total Kerugian :	Rp. 152,750,289,814
Jumlah Total Korban MD :	10474
Jumlah Total Korban LB :	10877
Jumlah Total Korban LR :	111547
Tingkat kecelakaan (Per 100.000 Penduduk):	30.014
Tingkat kecelakaan (Per 10.000 Kendaraan):	4.838

Gambar II.1
Data Kecelakaan Triwulan II 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	14.373.381	184.594	3.209.472	85.766.444	100.590	103.639.041	0,00
2	SUMATERA	3.603.396	75.888	1.704.383	31.397.615	32.800	36.818.231	0,00
3	KALIMANTAN	1.068.499	16.782	668.483	11.663.696	10.347	13.431.133	0,00
4	SULAWESI	1.272.039	10.274	522.563	9.507.233	18.425	11.335.276	0,00
5	BALI	579.528	16.760	199.354	4.861.135	1.546	5.659.268	0,00
6	NUSA TENGGARA	219.427	6.770	179.164	3.410.649	6.739	3.823.834	0,00
7	PAPUA	156.129	2.417	81.112	1.268.215	2.701	1.510.623	0,00
8	MALUKU & MALUKU UTARA	62.496	763	36.025	822.700	610	922.723	0,00
TOTAL		21.334.895	314.248	6.600.556	148.697.687	173.758	177.140.129	

Last update : 2026-06-30 23:34:24

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 di optimalkan sesuai rencana kerja, jadwal, dan alokasi anggaran yang tersedia, disertai langkah mitigasi terhadap kendala yang dapat mempengaruhi pencapaian target;
 - b. Koordinasi dan sinergi dengan BPTD serta pemangku terkait terus diperkuat guna mendukung kelancaran pelaksanaan kegiatan dan pencapaian indikator kinerja;
 - c. Pembagian tugas dan tanggung jawab dilaksanakan berdasarkan kompetensi pegawai untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan kegiatan;
 - d. Monitoring dan evaluasi pelaksanaan kegiatan dilakukan secara berkala untuk memastikan target output dan indikator kinerja tercapai sesuai rencana;
 - e. Komitmen pemerintah dan stakeholder terkait yang didukung oleh kesadaran terhadap perlunya monitoring dan evaluasi pengaturan lalu lintas selama masa Angkutan Lebaran Tahun 2026/1447 H. Hal ini terlihat dalam pengelolaan rangkaian kegiatan penyusunan kebijakan serta pemantauan di lapangan yang terlaksana sesuai target jadwal yang telah ditetapkan.
 2. Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU):
 - a. Efektivitas pengawasan berlapis melalui integrasi ramp check di terminal dan penindakan di jalan. Keberhasilan menjaga aspek keselamatan angkutan penumpang didorong oleh pola pengawasan yang konsisten pada simpul transportasi, khususnya Terminal Tipe A, yang kemudian diperkuat dengan patroli keselamatan di ruas jalan nasional. Langkah bertahap ini memastikan setiap armada yang beroperasi telah memenuhi kelaikan teknis sejak dari titik keberangkatan hingga sepanjang rute perjalanan;
 - b. Peningkatan komitmen dan kepatuhan operator angkutan melalui pembinaan regulasi secara langsung. Adanya interaksi pengawasan di lapangan memberikan ruang bagi petugas untuk melakukan pembinaan langsung kepada para pengemudi dan manajemen perusahaan otobus (PO). Hal ini secara nyata meningkatkan kesadaran industri angkutan umum dalam mematuhi pemenuhan standar pelayanan minimal dan regulasi keselamatan, sehingga menurunkan potensi pelanggaran administratif maupun teknis;
 - c. Pemanfaatan data pengawasan untuk mitigasi risiko kecelakaan lalu lintas secara nasional. Pelaksanaan pengendalian operasional yang terukur menghasilkan data lapangan yang valid mengenai tren pelanggaran dan kelaikan armada. Data ini kemudian dimanfaatkan oleh Direktorat Lalu Lintas Jalan sebagai instrumen deteksi dini dan dasar evaluasi kebijakan untuk memitigasi risiko fatalitas kecelakaan angkutan umum secara lebih tepat sasaran.
 3. Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):
 - a. Konsistensi penegakan hukum tata cara pemuatan di jalan dan fasilitas penimbangan. Faktor utama keberhasilan pengendalian angkutan barang terletak pada ketegasan pengawasan



terhadap dimensi dan tata cara pemuatan komoditas di ruas-ruas logistik utama. Penindakan yang dilakukan secara bertahap ini efektif dalam membatasi pergerakan armada yang tidak sesuai ketentuan, sekaligus menjaga infrastruktur jalan dari kerusakan dini;

- b. Kolaborasi antarsektor dalam mendorong rantai pasok yang berkeselamatan. Pengawasan di jalan tidak hanya bersifat penindakan, tetapi juga membangun sinergi dengan asosiasi logistik dan pemilik barang (shipper). Pendekatan ini berhasil menyamakan persepsi bahwa keselamatan angkutan barang merupakan tanggung jawab bersama, sehingga perusahaan logistik mulai memperketat pengawasan internal sebelum armada diberangkatkan;
 - c. Optimalisasi pengawasan berbasis koridor untuk kelancaran arus logistik nasional. Strategi penataan titik-titik kendali operasional di jalan dilakukan dengan memperhatikan kelancaran arus distribusi barang penting dan esensial. Dengan demikian, pengawasan keselamatan angkutan barang tetap berjalan optimal tanpa mengorbankan efisiensi waktu tempuh dan pergerakan logistik nasional.
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. Pelaksanaan beberapa kegiatan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan yaitu Pembinaan Teknis Penguji Berkala Kendaraan Bermotor, Pembinaan Teknis Petugas Kalibrasi Alat Uji Berkala, Akreditasi UPUPKB, Monitoring dan Evaluasi UPUBKB, Pencetakan bukti lulus uji, Pencetakan Sertifikat Kalibrasi, Stiker Tanda Kalibrasi, Sertifikat Akreditasi dan Sertifikat Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor;
- b. Sinkronisasi Data Kendaraan Bermotor Wajib Uji pada Sistem Bukti Lulus Uji Terintegrasi Penuh (*Fullcycle*) antara data milik pemerintah daerah dan pemerintah pusat;
- c. Pelaksanaan verifikasi lapangan Akreditasi UPUBKB dalam masa efisiensi anggaran tetap dilaksanakan secara daring dengan berkoordinasi bersama BPTD, serta Asosiasi Penguji (IPKBI);
- d. Optimalisasi Layanan Uji Berkala Kendaraan Bermotor melalui *Whatsapp* dan *E-Mail* untuk menampung masukan, kritik, saran dan kendala selama proses pelayanan uji berkala kendaraan bermotor maupun sinkronisasi data Sistem *BLUe Fullcycle*.

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.

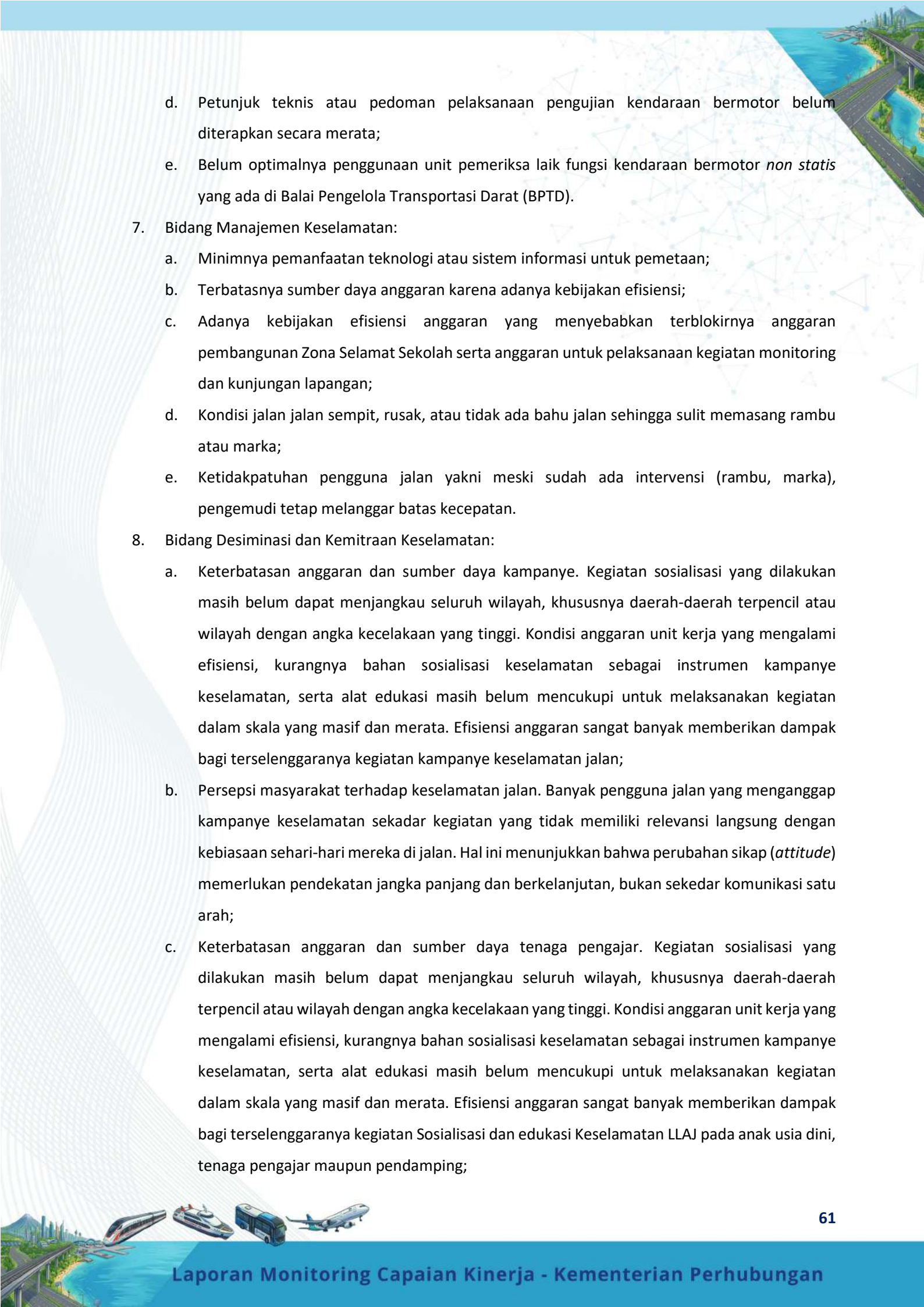
POTENSI PERMASALAHAN

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

1. Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL):
 - a. Keterbatasan alokasi anggaran hingga akhir tahun mengakibatkan pelaksanaan pelayanan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas (MRLL) antar kota pada koridor-koridor prioritas belum dapat dilaksanakan secara optimal;
 - b. Perencanaan kegiatan rutin bidang lalu lintas perkotaan yang perlu penyesuaian sebagai dampak perubahan agenda dan kebijakan administratif di lingkungan Ditjen Hubdat;
 - c. Belum optimalnya kepatuhan para pemangku kepentingan terhadap ketentuan teknis dan rekomendasi yang telah ditetapkan, sehingga mengurangi efektivitas implementasi kebijakan di bidang lalu lintas antar kota;
 - d. Cakupan pemantauan lalu lintas melalui sistem *Area Traffic Management System* (ATMS) masih terbatas pada koridor Provinsi Banten hingga Provinsi Jawa Tengah, sehingga belum mampu mendukung pemantauan lalu lintas secara nasional;
 - e. Kurangnya SDM yang memiliki kompetensi sesuai dengan kebutuhan tugas dan fungsi unit kerja.
2. Pengendalian Operasional Angkutan Umum (DalopAU):
 - a. Keterbatasan kuantitas personel pengawas di lapangan dibandingkan dengan volume angkutan umum yang beroperasi. Cakupan wilayah pengawasan jalan nasional dan simpul transportasi yang sangat luas belum sebanding dengan jumlah personil operasional yang tersedia di setiap wilayah kerja. Kondisi ini membatasi intensitas dan frekuensi pengawasan di titik-titik rawan, sehingga pemantauan kelaikan angkutan umum belum dapat dilakukan secara nonstop 24 jam di seluruh lokasi;
 - b. Belum optimalnya integrasi sistem pelaporan pelanggaran secara *real-time* di seluruh simpul transportasi. Meskipun digitalisasi terus dikembangkan, masih terdapat gap dalam kecepatan sinkronisasi data hasil inspeksi (*ramp check*) antara satu simpul transportasi dengan simpul lainnya. Hal ini sedikit menghambat kecepatan petugas di lapangan dalam mendeteksi rekam jejak kepatuhan operator angkutan yang melakukan perjalanan lintas provinsi secara cepat;

- 
- c. Variasi tingkat kepatuhan dan keterbatasan finansial operator dalam memenuhi standar kelaikan teknis. Di lapangan, petugas sering berhadapan dengan kondisi ekonomi operator angkutan umum menengah ke bawah yang lambat dalam melakukan peremajaan komponen keselamatan armada. Kendala ini menyebabkan siklus pemenuhan kelaikan teknis kendaraan di beberapa daerah membutuhkan waktu pembinaan yang lebih lama dan berulang;
 - d. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang membatasi frekuensi dan jangkauan operasional pengawasan. Kebijakan efisiensi anggaran di pertengahan tahun ini berdampak langsung pada penurunan alokasi biaya operasional lapangan. Akibatnya, frekuensi pelaksanaan *ramp check* berkala dan jangkauan pengawasan fluktuatif angkutan penumpang menjadi lebih terbatas dari yang direncanakan.
3. Pengendalian Operasional Angkutan Barang (DalopAB):
- a. Tingginya tingkat resistensi dan dinamika pelanggaran dimensi/muatan di ruas jalan logistik utama. Pengawasan angkutan barang kerap menghadapi tantangan berupa kucing-kucingan dari awak kendaraan yang sengaja memilih waktu waktu tertentu (seperti tengah malam atau dini hari) atau jalur alternatif untuk menghindari titik pengawasan. Dinamika ini menuntut pola operasi yang lebih fleksibel namun memakan sumber daya yang besar di lapangan;
 - b. Keterbatasan sarana pendukung penindakan hukum dan kantong parkir untuk kendaraan pelanggar. Ketika ditemukan pelanggaran berat terkait tata cara pemuatan di jalan, petugas sering terkendala oleh minimnya fasilitas transfer muatan (*overloading*) atau lahan penampungan kendaraan sitaan yang memadai di sekitar lokasi pengawasan. Keterbatasan sarpras ini membuat proses penindakan hukum di lapangan membutuhkan waktu penyelesaian yang lebih panjang;
 - c. Ketergantungan pada koordinasi lintas instansi dalam penegakan hukum yang komprehensif. Pengendalian angkutan barang di jalan nasional melibatkan banyak pemangku kepentingan, termasuk pihak Kepolisian dan Pemerintah Daerah. Menyelaraskan waktu penindakan, ketersediaan personel gabungan, serta kesamaan persepsi penegakan hukum di setiap wilayah terkadang menjadi tantangan tersendiri dalam menjaga konsistensi pengawasan di lapangan;
 - d. Keterbatasan dukungan anggaran operasional untuk penegakan hukum yang masif dan berkelanjutan. Adanya efisiensi anggaran membatasi optimalisasi kegiatan pengawasan berlapis di jalan tol maupun jalan nasional. Keterbatasan ini memengaruhi durasi pelaksanaan operasi penindakan pelanggaran tata cara pemuatan dan dimensi kendaraan di koridor logistik utama.

- 
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. Efisiensi anggaran di Kementerian Perhubungan yang mengharuskan adanya penyesuaian terhadap program kinerja sesuai dengan perencanaan strategis. Kondisi ini berdampak pada tertundanya pelaksanaan sebagian program yang telah direncanakan sehingga belum dapat berjalan optimal;
 - b. 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;
 - c. 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. Masih terdapat daerah yang belum mengoptimalkan pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor terkendala pada anggaran serta SDM Penguji;
 - b. Keterbatasan kemampuan tiap daerah untuk melaksanakan pengujian berkala terutama di wilayah 3T (daerah tertinggal, terdepan, dan terluar di Indonesia) sehingga penambahan UPUBKB baru tidak dapat signifikan setiap tahunnya. Hal tersebut menyebabkan jumlah KBWU yang melaksanakan uji berkala belum merata disetiap daerah;
 - c. Data kendaraan yang ada di pemerintah daerah dan pemerintah pusat hingga Triwulan II Tahun 2026 masih dalam tahap sinkronisasi;

- 
- d. Petunjuk teknis atau pedoman pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor belum diterapkan secara merata;
 - e. Belum optimalnya penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor *non statis* yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).
7. Bidang Manajemen Keselamatan:
- a. Minimnya pemanfaatan teknologi atau sistem informasi untuk pemetaan;
 - b. Terbatasnya sumber daya anggaran karena adanya kebijakan efisiensi;
 - c. Adanya kebijakan efisiensi anggaran yang menyebabkan terblokirnya anggaran pembangunan Zona Selamat Sekolah serta anggaran untuk pelaksanaan kegiatan monitoring dan kunjungan lapangan;
 - d. Kondisi jalan sempit, rusak, atau tidak ada bahu jalan sehingga sulit memasang rambu atau marka;
 - e. 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. Persepsi masyarakat terhadap keselamatan jalan. Banyak pengguna jalan yang menganggap kampanye keselamatan sekadar 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;
 - c. 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;

- 
- d. 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;
 - e. Belum Terintegrasi dalam Kurikulum Pendidikan Anak Usia Dini, sehingga pengajaran keselamatan lalu lintas belum menjadi bagian dari kurikulum formal atau hanya bersifat tambahan/insidental.
 - f. 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;
 - g. Tidak optimalnya monitoring dan evaluasi. Hal ini menyebabkan 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) Menyusun mekanisme koordinasi yang jelas melalui pembagian tugas, kewenangan, dan tanggung jawab setiap instansi dalam penyelenggaraan MRLL serta menyusun dan menerapkan standar operasional prosedur (SOP) terpadu untuk penanganan kondisi lalu lintas pada wilayah antar kota koridor utama ;
- 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) Melakukan perluasan cakupan ATMS secara bertahap pada ruas - ruas prioritas yang memiliki volume lalu lintas tinggi dan tingkat kerawanan kemacetan maupun kecelakaan;
- d) Melakukan perencanaan pengembangan SDM dengan kompetensi sesuai dengan kebutuhan tugas dan fungsi unit kerja

2) Pengendalian Operasional Angkutan Umum:

- a) Optimalisasi strategi pengawasan berbasis skala prioritas dan zonasi rawan pelanggaran. Untuk menyiasati keterbatasan anggaran, pelaksanaan ramp check dan patroli jalan akan difokuskan pada simpul transportasi dan koridor jalan yang memiliki catatan kerawanan kecelakaan serta kepadatan lalu lintas tertinggi, sehingga alokasi sumber daya yang efisien tetap memberikan dampak pengawasan yang optimal;
- b) Mendorong digitalisasi pelaporan dan integrasi sistem pengawasan kelaikan angkutan. Memaksimalkan pemanfaatan sistem informasi log/database angkutan penumpang yang terintegrasi, sehingga status kelaikan kendaraan dapat dipantau secara digital sebelum armada keluar terminal. Hal ini akan mengurangi ketergantungan pada inspeksi fisik manual yang memakan waktu dan personel;
- c) Peningkatan edukasi dan asistensi manajemen keselamatan kepada operator angkutan umum secara berkala. Mengagendakan forum koordinasi dan pembinaan teknis bersama asosiasi pengusaha angkutan umum secara berkala untuk membantu mereka menyusun Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) perusahaan yang mandiri dan berkelanjutan.

3) Pengendalian Operasional Angkutan Barang:

- a) Penerapan pola pengawasan kolaboratif dan penegakan hukum berbasis teknologi (*Smart Enforcement*). Mengatasi keterbatasan anggaran operasional di lapangan dengan mulai menjajaki penggunaan teknologi pengawasan dinamis, seperti sensor berat mandiri atau integrasi kamera pengawas (ETLE) khusus angkutan barang, serta berkolaborasi dengan kepolisian dan pengelola jalan tol untuk efisiensi personel;
- b) Perkuatan regulasi dan sosialisasi di hulu industri logistik (Sisi Pemilik Barang). Menggeser fokus pembinaan tidak hanya kepada sopir atau pengusaha truk di hilir, melainkan langsung menysasar perusahaan pemilik barang (*shipper*) agar tidak memberikan ruang pemuatan bagi armada yang melebihi batas dimensi dan kapasitas angkut yang sah;
- c) Penyusunan jadwal operasi gabungan yang dinamis dan tidak berpola tetap. Mengubah pola waktu dan lokasi pelaksanaan kendali operasional secara acak (*random sampling time*) bersama instansi terkait.

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 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) Melaksanakan penghematan anggaran untuk mendukung Efisiensi anggaran di Kementerian Perhubungan;
 - b) *Monitoring* penyelesaian kendala sistem informasi VTA *Online* dan SKRB *Online*, untuk memastikan integrasi layanan berjalan optimal, mengurangi potensi kesalahan input, serta meningkatkan keandalan sistem dalam mendukung capaian kinerja;
 - c) Penyiapan sistem *Vehicle Type Approval* (VTA) *Online* yang baru, sebagai upaya modernisasi layanan digital agar lebih adaptif terhadap perkembangan teknologi serta mampu meningkatkan efisiensi dan integrasi sistem informasi. Peningkatan website VTA *Online* saat ini dalam proses inventarisasi oleh Pusat Data dan Teknologi Informasi Kementerian Perhubungan.

2) Bidang Uji Berkala Kendaraan Bermotor:

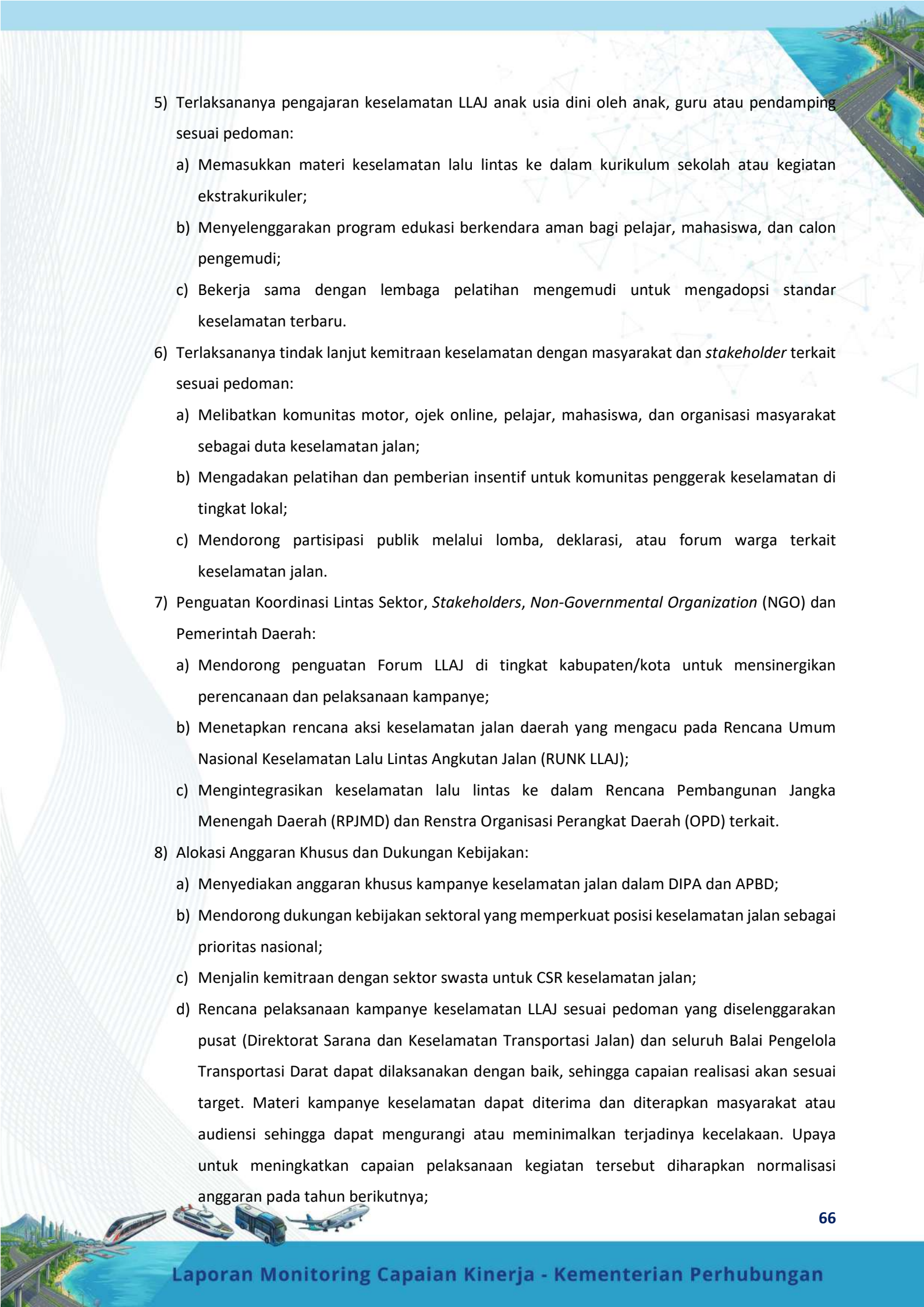
- a) Diperlukan optimalisasi penerapan Sistem Bukti Lulus Uji elektronik Terintegrasi Penuh (*Fullcycle*);
- b) Perlu dilakukan sosialisasi kepada Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Seluruh Indonesia untuk melakukan kegiatan yang sama agar petunjuk teknis maupun pedoman pengujian kendaraan bermotor dapat diterapkan secara menyeluruh;
- c) Dilakukan optimalisasi penggunaan unit pemeriksa laik fungsi kendaraan bermotor yang ada di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD);
- d) Tersedianya anggaran dan pemerataan SDM untuk pengujian berkala kendaraan bermotor di pemerintah daerah.

3) Bidang Manajemen Keselamatan:

- a) 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 batas kecepatan;
- h) Identifikasi lokasi prioritas berdasarkan SID sehingga pemetaan pembangunan prioritas ZOSS dapat dilakukan secara sistematis.

4) Bidang Diseminasi dan Kemitraan Keselamatan Terlaksananya kampanye keselamatan LLAJ sesuai pedoman:

- a) Melaksanakan kampanye secara berkala, tematik, dan berbasis data risiko kecelakaan;
- b) Menyusun materi kampanye yang kontekstual, mudah dipahami, dan sesuai dengan kelompok sasaran;
- c) Menggunakan berbagai saluran komunikasi (TV, radio, media sosial, influencer, edukasi daring dan luring

- 
- 5) 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.
 - 6) 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.
 - 7) 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.
 - 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 Rp809.034.813.000,00 (Delapan ratus sembilan miliar tiga puluh empat juta delapan ratus tiga belas ribu rupiah) dan sampai dengan Triwulan I tahun 2026 realisasi anggaran senilai Rp9.634.285.000,00 (Sembilan miliar enam ratus tiga puluh empat juta dua ratus delapan puluh lima ribu rupiah) atau sebesar 1,19%. Pada Triwulan II tahun 2026 terdapat perubahan anggaran menjadi Rp2.298.858.468.625,00 (Dua triliun dua ratus sembilan puluh delapan miliar delapan ratus lima puluh delapan juta empat ratus enam puluh delapan ribu enam ratus dua puluh lima rupiah) realisasi anggaran senilai 679.259.789.126,00 (Enam ratus tujuh puluh sembilan miliar dua ratus lima puluh sembilan juta tujuh ratus delapan puluh sembilan ribu seratus dua puluh enam rupiah) atau sebesar 29,55%.

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 II 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
			Tw. II	100,000	99,994	99,994	99,994

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 99,989%. Sampai dengan Triwulan II Tahun 2026 jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan sebanyak 592.038 dokumen dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal sejumlah 13 kejadian dengan rincian yang disebabkan oleh faktor alam sejumlah 5 kejadian, disebabkan oleh faktor manusia sejumlah 1 kejadian dan disebabkan oleh faktor teknis sejumlah 7 kejadian. Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2026 dihitung berdasarkan perhitungan formula sebagai berikut:

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

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Laut} = \frac{100\% - (38)}{592.038 \text{ SPB}} \times 100\% = 99,994\%$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{100 - (99,994 - 100)}{100} \times 100\% = 99,994\%$$

Dengan jumlah Surat Perintah Berlayar yang diterbitkan selama Januari – Juni Tahun 2026, yaitu sebanyak 592.038 SPB, maka capaian indikator kinerja Tingkat Keselamatan Transportasi Laut Triwulan II Tahun 2026 sebesar 99,994% dari target.

Tabel II.20

Jumlah Kejadian Kecelakaan dan Penerbitan Surat Perintah Berlayar (SPB) Triwulan II Tahun 2026

No	Bulan	Faktor Penyebab				Jumlah SPB 2026	
		Alam	Manusia	Teknis	Jumlah Bulanan	Bulanan	Triwulan
1	Januari	9	3	0	25	86.127	228.915
2	Februari	3	4	1		78.144	
3	Maret	1	0	4		64.644	
4	April	0	1	3	13	192.733	363.123
5	Mei	1	0	3		91.386	
6	Juni	3	0	2		79.004	
Total		18	8	12	38	592.038	592.038

Sumber: Ditjen Perhubungan Laut, 2026

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Tahun 2026, jumlah total Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan sampai dengan Triwulan II sebanyak 592.038 dokumen SPB dengan jumlah kejadian kecelakaan kapal disebabkan oleh faktor alam sebesar 18 kejadian, manusia (*human error*) sebesar 8 kejadian dan faktor kendala teknis 12, yang berarti setiap penerbitan SPB maka Tingkat Keselamatan Transportasi Laut mencapai 99,994%.

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%. Pada Triwulan II Tahun 2026 terdapat perubahan anggaran menjadi Rp34.384.407.000,00 (Tiga puluh empat miliar tiga ratus delapan puluh empat juta empat ratus tujuh ribu rupiah) yang telah terealisasi sebesar Rp3.316.905.000,00 (Tiga miliar tiga ratus enam belas juta sembilan ratus lima ribu rupiah) atau sekitar 9,65%.

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;
9. Pelaksanaan kegiatan Public Hiring revisi PM Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan Kegiatan kapal di Pelabuhan yang dilaksanakan pada bulan mei dan bulan juni 2026 di seluruh Pelabuhan.

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:

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

Tabel II.21

Tingkat Keselamatan Transportasi Udara Triwulan II 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
			Tw. II	99,990	97,420	97,430	97,421

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2026

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung melalui cara sebagai berikut:

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

Pada Triwulan II Tahun 2026, indikator Tingkat Keselamatan Transportasi Udara menunjukkan kinerja yang optimal. Selama periode April sampai dengan Juni 2026, tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat udara dengan MTOW di atas 5.700 kg. Dengan demikian, rasio kecelakaan pesawat udara pada Triwulan II Tahun 2026 sebesar 0 kejadian per satu juta keberangkatan pesawat udara, sehingga realisasi tingkat keselamatan transportasi udara mencapai 100%.

Apabila dilakukan perhitungan secara kumulatif Semester I Tahun 2026, kejadian kecelakaan yang terjadi pada Triwulan I tetap diperhitungkan dalam capaian Januari sampai dengan Juni 2026. Pada Triwulan I, realisasi indikator tercatat sebesar 97,42% karena terdapat satu kecelakaan pesawat ATR 42-500 registrasi PK-THT.

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:

- Melakukan monitoring dan evaluasi atas pelaksanaan SE-DJPU 2 Tahun 2026, khususnya terkait kepatuhan pilot dan operator pesawat udara terhadap ketinggian aman minimum, perencanaan penerbangan, prosedur *Terrain Awareness and Warning System* atau TAWS, serta pemutakhiran terrain database sesuai rekomendasi pabrik. Ketentuan tersebut merupakan bagian dari tindakan keselamatan yang ditetapkan setelah kejadian pada Triwulan I;
- Melakukan pemantauan terhadap pelaksanaan SE-DJPU 4 Tahun 2026, terutama dalam memastikan pilot melakukan verifikasi posisi pesawat apabila terdapat indikasi penurunan kinerja sistem navigasi, serta memastikan operator melaporkan perbedaan informasi posisi antara data *Flight Data Recorder* dan ADS-B kepada KNKT dan DJPU;
- Melanjutkan pengawasan terhadap unit pelayanan lalu lintas penerbangan atau *Air Traffic Control*, khususnya pada unit yang menggunakan sistem pengawasan, untuk memastikan



elayanan diberikan sesuai dengan prosedur operasi standar dan tidak terdapat pemberian izin penurunan pesawat di bawah ketinggian aman minimum;

- d) Melakukan pemeriksaan dan verifikasi terhadap dataset *Minimum Safe Altitude Warning* atau MSAW, guna memastikan sistem dapat menghasilkan peringatan secara tepat berdasarkan ketinggian aman minimum yang berlaku. Langkah ini melanjutkan arahan pengawasan yang telah ditetapkan pada Triwulan I;
- e) Menyelesaikan penyempurnaan protokol pengawasan keselamatan penerbangan, dengan memasukkan pedoman pemeriksaan MSAW secara lebih terperinci sebagai salah satu unsur dalam pelaksanaan pengawasan penyelenggara navigasi penerbangan.;
- f) Meningkatkan kegiatan pengawasan dan surveillance terhadap operator pesawat udara, termasuk pelaksanaan *ramp check*, pemeriksaan terhadap organisasi perawatan pesawat udara, pemantauan kompetensi personel, serta evaluasi pemenuhan standar operasi penerbangan;
- g) Memperkuat koordinasi dengan KNKT, Perum LPPNPI, operator penerbangan, kantor wilayah DJPU, dan pemangku kepentingan lainnya, dalam rangka pertukaran data keselamatan, penyelesaian rekomendasi keselamatan, serta pemantauan terhadap potensi bahaya yang dapat memengaruhi keselamatan penerbangan;
- h) Meningkatkan implementasi dan maturitas *Safety Management System*, baik pada operator pesawat udara maupun penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, sehingga identifikasi bahaya, penilaian risiko, dan tindakan mitigasi dapat dilaksanakan secara konsisten dan terdokumentasi. Kegiatan pengawasan, peningkatan maturitas SMS, serta monitoring tindak lanjut temuan merupakan bagian dari upaya keselamatan yang dijalankan DJPU.

Dengan pelaksanaan tindak lanjut tersebut, kondisi nihil kecelakaan pada Triwulan II Tahun 2026 diharapkan dapat dipertahankan pada periode berikutnya, sekaligus memastikan bahwa setiap potensi risiko keselamatan penerbangan dapat diidentifikasi, dikendalikan, dan ditindaklanjuti secara tepat

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%. Pada Triwulan II terdapat perubahan anggaran menjadi Rp145.249.429.500,00 (Seratus empat puluh lima miliar dua ratus empat puluh sembilan juta empat ratus dua puluh sembilan ribu lima ratus rupiah), realisasi anggaran sebesar Rp41.652.404.993,00 (Empat puluh satu miliar enam ratus lima puluh dua juta empat ratus empat ribu sembilan ratus sembilan puluh tiga rupiah) atau sekitar 28,68%.

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 meliputi anjlokkan, terguling, tabrakan KA dengan KA, dan terbakar. Selain itu, terdapat pengecualian kategori kecelakaan kereta api khususnya yang disebabkan oleh keterjadian/pelanggaran/gangguan keamanan di lokasi perpotongan/ perlintasan sebidang yang tidak dihitung sebagai kecelakaan kereta api sebagaimana ketentuan:

1. PP 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Pasal 110 Ayat (3) yaitu “Dalam hal terjadi pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) yang menyebabkan kecelakaan, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan perkeretaapian”, dimana:
 - a. Ayat (1) yaitu Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api;
 - b. Ayat (2) yaitu Pemakai jalan wajib mematuhi semua rambu-rambu jalan di perpotongan sebidang.
2. PM Nomor 69 Tahun 2018 dimana Kecelakaan KA adalah peristiwa atau kejadian pengoperasian sarana kereta api yang mengakibatkan kerusakan sarana kereta api, korban jiwa, dan/atau kerugian harta benda.

Adapun capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Triwulan II Tahun 2026 dapat dilihat pada Tabel berikut:

Tabel II.22

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Triwulan II 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
			Tw. II	100,000	98,702	98,702	98,702

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2026

Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dapat diukur menggunakan formulasi sebagai berikut:

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

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 sampai dengan periode Triwulan II 2026 telah terjadi 7 kejadian kecelakaan kereta api sebagaimana pada Tabel berikut.

Tabel II.23

Jumlah Kejadian Kecelakaan per Jenis Kejadian Tahun 2026

No	Jenis Kecelakaan	Jumlah Kejadian
1	Tabrakan KA dengan KA	1
2	Anjlok	6
3	Terguling	-
4	Lain-lain (Terbakar)	-
Jumlah		7

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2026

Tabel II.24

Jumlah Kejadian Kecelakaan per Wilayah Balai Tahun 2026

Wilayah Balai	Bulan						Jumlah
	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	
BTP Jakarta	-	-	-	1	1	-	2
BTP Bandung	-	-	-	1	-	-	1
BTP Semarang	-	-	-	1	-	-	1
BTP Surabaya	-	-	-	-	-	-	0
Pulau Jawa	0	0	0	3	1	0	4
BTP Medan	-	-	-	-	-	-	0
BTP Padang	-	-	-	-	-	-	0
BTP Palembang	-	1	-	-	2	-	3
Pulau Sumatera	0	1	0	0	2	0	3
Jumlah (Jawa + Sumatera)	0	1	0	3	3	0	7

Sumber: Ditjen Perkeretaapian, 2026

Dengan jumlah kejadian kecelakaan kereta api sebanyak 7 kejadian serta jumlah keberangkatan kereta api sampai dengan Triwulan II 2026 sebanyak 539.252 KA, maka diperoleh tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian pada periode Triwulan II 2026 sebesar 98,702% dengan uraian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian} = \left[1 - \frac{7}{539.252} \times 1000 \right] \times 100\% = 98,702$$

$$\% \text{ Capaian} = \frac{98,702}{100,000} \times 100\% = 98,702\%$$

ANALISIS PENCAPAIAN TARGET

Pada Triwulan II 2026 terjadi 7 kejadian anjlokkan kereta api yaitu anjlokkan KA barang (Barapati) pada petak jalan antara Stasiun Serdang – Stasiun Payakabung dengan kronologis sebagai berikut:

- a) Pada tanggal 7 Februari 2026 terjadi anjlokkan KA barang (Barapati) pada petak jalan antara Stasiun Serdang – Stasiun Payakabung. Dampak kejadian tersebut tidak menyebabkan korban jiwa. Adapun penyebab kejadian kecelakaan KA yaitu patahnya rel di KM 370+570;
- b) Pada tanggal 1 April 2026 terjadi anjlokkan KA Ciremai pada petak jalan Maswati – Sasaksaat. Dampak kejadian tersebut tidak menyebabkan korban jiwa. Adapun penyebab kejadian kecelakaan KA yaitu KA Ciremai menabrak material longsoran yang menutupi jalur di KM 143+8/9 petak jalan Maswati – Sasaksaat. Longsoran dikarenakan sistem drainase lereng yang tidak optimal;
- c) Pada tanggal 6 April 2026 terjadi anjlokkan KA Bangunkarta pada di Km 312+1 wessel 21A dan 21B Jalur Hulu Emplasemen Bumiayu. Dampak kejadian tersebut tidak menyebabkan korban jiwa. Adapun penyebab kejadian kecelakaan KA yaitu:
Terjadi korosi parah pada penambat rel yang berakibat pada penurunan gaya jepit (clamping force);
 - 1) Adanya genangan lumpur (mud pumping) di lengkung sehingga mengurangi fungsi ballast dalam mendistribusi beban dinamis;
 - 2) Adanya retak lelah (fatigue crack) hingga mematahkan pegas suspense sekunder sehingga menimbulkan ketidakseimbangan beban (twist/roll instability).
- d) Pada tanggal 27 April 2026 KA Argo Bromo Anggrek menabrak KA 5568A TS 6000 TM24 di Emplasemen Stasiun Bekasi Timur. Terdapat korban yaitu 16 orang meninggal dunia, 8 orang luka berat, 100 orang luka ringan. Penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam proses analisis bersama dengan KNKT;
- e) Pada tanggal 16 Mei 2026 terjadi anjlokkan KA Baratarahan pada petak jalan Stasiun Tanjung Enim Baru – Stasiun Muara Enim. Dampak kejadian tersebut tidak menyebabkan korban jiwa. Adapun penyebab kejadian kecelakaan KA yaitu hilangnya sambungan rel/plat sambung menyebabkan tidak stabilnya jalur rel sehingga sebagian roda lokomotif keluar dari kepala rel saat rangkaian melintas;
- f) Pada tanggal 17 Mei 2026 terjadi anjlokkan KA Baratarahan pada petak Km 195+6 Jalur III (hilir) Emplasemen Martapura. Dampak kejadian tersebut tidak menyebabkan korban jiwa. Adapun penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam proses analisis;
- g) Pada tanggal 22 Mei 2026 terjadi anjlokkan KA Jaka Tingkir pada petak Km 195+6 Jalur III (hilir) Emplasemen Martapura. Dampak kejadian tersebut tidak menyebabkan korban jiwa. Adapun penyebab kejadian kecelakaan KA masih dalam proses analisis;

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

- a. Pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana dan kompetensi SDM perkeretaapian dengan rincian:
 - 1) Pengujian prasarana perkeretaapian sebanyak 97 unit dan 192,77 km dengan sertifikasi prasarana perkeretaapian sebanyak 90 sertifikat jalur dan bangunan termasuk sertifikasi fasilitas operasi;
 - 2) Pengujian sarana perkeretaapian sebanyak 6.321 unit dengan sertifikasi sebanyak 4.160 sertifikat;
 - 3) Pengujian SDM perkeretaapian sebanyak 3.402 orang dengan sertifikasi sebanyak 10.949 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 kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian diantaranya melalui inspeksi keselamatan oleh inspektur perkeretaapian termasuk pengawasan oleh Satuan Pelayanan masing-masing wilayah Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola Kereta Api, diantaranya:
 - 1) Inventarisasi aset BMN antara st Kayu Tanam dan St Kandang Ampat pada 11 - 12 April 2026;
 - 2) Pembuatan Laporan Polisi terkait kasus pencurian di lintas stasiun kayu tanam dan stasiun kandang ampat pada 13 April 2026;
 - 3) Inventarisasi aset antara bekas halte Kubu Puding dan Stasiun Kubu Kerambil pada 7 - 8 Mei 2026.
- d. Penyampaian himbauan keselamatan mengacu pada hasil Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko (IBPPR), termasuk pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi keselamatan perkeretaapian;
- e. Evaluasi manajemen tanggap darurat dan pemantauan tindak lanjutnya oleh Badan Usaha.

POTENSI PERMASALAHAN

Pada Triwulan II 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 (telah re-alokasi kembali dari revisi untuk kegiatan mendesak);
- 3) Penanganan Rintang Jalan Jalur KA antara Mluwungcipari, Kawunganten-Lebeng dan Sikampuh-Kroya segmen Banjar–Kroya, kegiatan ditunda untuk pemenuhan kebutuhan anggaran prioritas, 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, lingkup kegiatan mendesak diusulkan masuk lingkup kegiatan IMO;
- 6) Pengoperasian dan Perawatan Prasarana Perkeretaapian (IMO), saat ini belum berkontrak dikarenakan masih menunggu kebijakan pemenuhan backlog IMO Tahun 2023-2024. Kendala lain juga terdapat kebutuhan pemenuhan IMO Tahun 2026 untuk wilayah BTP Palembang dan BPKAR Sumsel 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 Rp1,2 T.

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.

Sampai dengan Triwulan II 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 II 2026 yaitu:

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

Selain Selain itu, juga dilaksanakan beberapa pengendalian eksisting sesuai proses bisnis diantaranya:

- a. Pelaksanaan rapat koordinasi bidang keselamatan perkeretaapian;
- b. Inventarisasi data terkait penetapan sertifikat pengujian berkala;
- c. Sosialisasi pemenuhan kewajiban bagi badan hukum atau lembaga diklat yang terakreditasi;
- d. Sosialisasi pelaksanaan audit keselamatan perkeretaapian kepada penyelenggara perkeretaapian;
- e. Pelaksanaan rapat persiapan rampcheck dengan Balai Teknik Perkeretaapian dan Operator;
- f. Operasi terpadu rutin (Kemenhub, Polri, Pemda, PT KAI) di daerah rawan bencana/kecelakaan.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA MASA MENDATANG

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

a. Penyesuaian Strategi/Kebijakan

- 1) 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. Menindaklanjuti rekomendasi hasil audit/pemeriksaan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) terkait kejadian kecelakaan kereta api (tabrakan KA dengan KA);
- 2) Meningkatkan koordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) dalam rangka memperoleh informasi cuaca dan peringatan dini sebagai upaya mitigasi risiko terhadap potensi cuaca ekstrem yang dapat memengaruhi keselamatan dan keandalan operasional perkeretaapian.

b. Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran

- 1) Melaksanakan pengembangan fitur pengawasan keselamatan didukung database yang memadai pada Portal Layanan Direktorat Jenderal Perkeretaapian guna mempermudah pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian secara *realtime*. Percepatan kontrak pelaksanaan kegiatan IMO Tahun 2026 untuk memastikan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan;
- 2) Mengusulkan pemenuhan anggaran kegiatan prioritas pendukung sasaran keselamatan, diantaranya untuk memenuhi anggaran IMO.

c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai

- 1) 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. Bimbingan Teknis Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) dan Awareness ISO 21001 : 2018 untuk meningkatkan mutu, efektivitas dan kualitas lembaga pendidikan serta pelatihan SDM Perkeretaapian;
- 2) Meningkatkan pengawasan terhadap pemenuhan kompetensi dan sertifikasi SDM operator dan regulator, termasuk terhadap SDM yang belum memiliki sertifikat maupun yang masa berlaku sertifikasinya telah berakhir serta pengoptimalan jabatan fungsional tertentu perkeretaapian.

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 Januari s.d. Juni 2026. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa jumlah kejadian kecelakaan kereta api di Indonesia masih lebih rendah dibandingkan Uni Eropa. Selain itu, apabila mempertimbangkan panjang jalur kereta api maka kinerja Indonesia masih lebih baik dari Uni Eropa dengan rasio yang lebih kecil. Secara rinci dapat dilihat pada Tabel berikut.

Tabel II.25

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	7*	0,0010

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. Untuk perbandingan dengan transportasi jalan dan transportasi udara, pada Triwulan II 2026 diperoleh tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian masih lebih tinggi dimana tingkat keselamatan transportasi jalan sebesar 95,048 dan tingkat keselamatan transportasi udara sebesar 97,420%. Sedangkan apabila dibandingkan dengan transportasi laut sampai dengan periode Triwulan II 2026 diperoleh bahwa tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian masih lebih rendah dibandingkan transportasi laut yaitu sebesar 99,990%. Untuk itu, diperlukan upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian yang lebih intensif sesuai faktor penyebab terjadinya kecelakaan khususnya kejadian anjlokkan dan tabrakan KA dan KA yang menyebabkan dampak/korban yang besar.

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%. Pada Triwulan II Tahun 2026 terdapat perubahan anggaran menjadi Rp2.121.751.805.000,00 (Dua triliun seratus dua puluh satu miliar tujuh ratus lima puluh satu juta delapan ratus lima ribu rupiah), dengan realisasi anggaran sebesar Rp40.890.105.354,00 (Empat puluh miliar delapan ratus sembilan puluh juta seratus lima ribu tiga ratus lima puluh empat rupiah) atau sekitar 1,93%

II.2 Capaian Kinerja Lainnya Triwulan II Tahun 2026

Selain pencapaian 3 (tiga) Indikator Kinerja Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2026 yang merupakan *core bussiness* 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 Meningkatkan 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 pada Triwulan II akan dilakukan penyusunan rekomendasi kebijakan sebanyak 31 (tiga puluh satu) rekomendasi kebijakan, yang ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel II.26
Target Rekomendasi Kebijakan Triwulan II Tahun 2026

No	Satuan Kerja	Jumlah Rekomendasi Kebijakan
1.	Pusat Kebijakan Sarana Transportasi	10
2.	Pusat Kebijakan Prasarana Transportasi, dan Integrasi Moda	8
3.	Pusat Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Transportasi	7
4.	Pusat Kebijakan Keselamatan dan Keamanan Transportasi	6
Total		31

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	=	(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang telah disampaikan ke Menhub/subsektor/ <i>stakeholder</i>)	=	3
		(Jumlah Target Rekomendasi Kebijakan Badan Kebijakan Transportasi)		
				31
				9,677%
Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan	=	(Jumlah Rekomendasi Kebijakan yang ditindaklanjuti)	=	34
		(Jumlah Target Rekomendasi Kebijakan yang dihasilkan BKT pada t-1)		
				37
				91,892%
Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan =			(50% x 9,677%) + (50% x 91,892%)	=
				50,785%

Sampai dengan Triwulan II Tahun 2026, indikator kinerja Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi memiliki realisasi sebesar 50,785 dari target sebesar 87,000 sehingga capaian kinerja sebesar 58,374%. Adapun rekomendasi kebijakan tahun 2025 yang telah disampaikan kepada Menteri Perhubungan/Subsektor/*Stakeholder* sampai dengan Triwulan II Tahun 2026 sebanyak 3 kajian dari target 31 kajian, sedangkan rekomendasi kebijakan pada t-1 yang telah ditindaklanjuti sampai dengan Triwulan II Tahun 2026 sebanyak 34 kajian dari total 37 kajian, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel II.27

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.

Rekomendasi Kebijakan pada T-1 yang telah ditindaklanjuti
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) Skema Pembiayaan Pengoperasian Tol Laut Melalui Pendanaan Non APBN (<i>New Concept Tol Laut</i>); 6) Kebijakan Optimalisasi Layanan Bandar Udara di Indonesia; 7) <i>Key Performance Indicator</i> Fasilitas Integrasi Moda untuk Barang dalam Rangka Meningkatkan Performa Logistik; 8) <i>Key Performance Indicator</i> (KPI) Fasilitas Integrasi Moda Guna Meningkatkan Kualitas Layanan Transportasi yang Terintegrasi bagi Penumpang; 9) Peningkatan Kompetensi Situational Awareness dan <i>Decision Making</i> bagi <i>Personel Air Traffic Controller</i> (ATC); 10) Evaluasi Kebijakan Pelaksanaan Skema KPBUs Sektor Transportasi.
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 Mobile Positioning Data (MPD) NATARU 2025/2026; 10) Penyusunan Rekomendasi Kebijakan Transportasi <i>Online</i> di Indonesia berdasarkan Survei Pengguna, Mitra Pengemudi dan Aplikator di zona II (Jabodetabek).
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; 5) Penanganan <i>Over Dimension Over Loading</i> (ODOL).

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 Berkompetensi, Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikasi Berkompetensi, 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:

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

Tabel II.28

Capaian Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten Triwulan II Tahun 2026

No	Komponen Indikator Indeks Peningkatan SDM Transportasi	Target	Realisasi Kinerja	% Capaian Kinerja
Indeks Peningkatan SDM Transportasi yang Kompeten		93,436	75,005	80,565
$C_{\text{VOKASI}} \times 15\%$				
1.	Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi	84,434	79,609	94,285
$C_{\text{KOMPETENSI}} \times 35\%$				
2.	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi	95,934	72,414	75,483
$C_{\text{PESERTA}} \times 25\%$				
3.	Persentase Peserta Diklat Transportasi	96,729	74,159	76,667
$C_{\text{AKREDITASI}} \times 25\%$				
4.	Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi	92,046	76,715	83,344

Sumber: BPSDMP, 2026

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

Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi 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 II Tahun 2026, persentase capaian kinerja Indikator Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi sebesar **94,285%** yang diperoleh dari realisasi kinerja sebesar 79,609% dibandingkan dengan target Tahun 2026 sebesar 84,434%.

Tabel II.29

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	1.425	127	1.552	141	91,672
2	SDM Transportasi Laut	3.491	860	1.688	2.548	943	72,988
3	SDM Transportasi Udara	1.054	780	86	866	188	82,163
TOTAL		6.238	3.065	1.901	4.966	1.578	79,609

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 II Tahun 2026 menunjukkan serapan lulusan Triwulan II sudah melebihi target Triwulan II. 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 91,672%, matra laut sebesar 72,988% dan matra udara sebesar 82,163%. Untuk Matra Darat serapan lulusannya tinggi di Triwulan II 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 *Baltic International Maritime Council* (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 II 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 telah melakukan beberapa langkah guna meningkatkan penyerapan lulusan diklat transportasi. Peningkatan penyerapan lulusan diklat merupakan hasil dari peningkatan komitmen bersama dan kerjasama dengan *stakeholder*, baik dalam skala nasional maupun internasional sebagai salah satu upaya percepatan penyerapan lulusan diklat transportasi, seperti BUMN maupun lembaga pemerintahan



melalui pola pembibitan, sistem informasi pasar kerja, maupun antar negara. Selain itu, dilakukan juga inventarisasi data lulusan diklat transportasi melalui penyusunan database lulusan diklat di lingkungan BPSDM Perhubungan dalam bentuk fitur *searching* alumni melalui aplikasi di tiap-tiap satker dan monev BPSDM Perhubungan.

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, keterampilan 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 II Tahun 2026, capaian kinerja Tingkat Lulusan Diklat Transportasi yang Bersertifikat Kompetensi sebesar **75,483%** yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan II Tahun 2026 sebesar 72,414% dibandingkan dengan target Tahun 2026 sebesar 95,934%.

Realisasi untuk matra darat sebesar 54,145%, realisasi untuk matra laut sebesar 75,548% dan realisasi untuk Matra Udara sebesar 42,182%. Hal ini berarti capaian Tingkat Lulusan SDM Transportasi Yang Bersertifikat Kompetensi di Matra Darat dan Perkeretaapian serta Matra Laut telah melebihi target Triwulan II Tahun 2026, sedangkan untuk Matra Udara belum mencapai target Triwulan II Tahun 2026.

Pada sekolah Matra Laut capaiannya tinggi terjadi karena adanya minat untuk mengikuti Diklat Transportasi Laut, dikarenakan adanya peraturan yang termuat dalam STCW 2010 Manila, bahwa setiap pelaut pemegang sertifikat STCW 1978 Amandemen 1995 dari tingkat dasar sampai dengan tingkat I, serta Pelatihan Ketrampilan Khusus Pelaut (PKKP) harus menyesuaikan sertifikatnya sehingga memperoleh sertifikat yang sesuai dengan konvensi internasional IMO-STCW 1978 Amandemen 2010. Di Matra Darat, target lulusan diklat juga telah mencapai target, dikarenakan terdapat beberapa UPT Matra Darat yang telah meluluskan peserta DPM dan diklat teknis dalam jumlah yang cukup tinggi. Adapun lulusan SDM transportasi udara belum memenuhi target, dikarenakan masih rendahnya jumlah pelaksanaan diklat di Triwulan II. Namun secara keseluruhan, realisasi indikator ini pada Triwulan II Tahun 2026 telah melebihi targetnya. Langkah tindak lanjut yang akan dilakukan BPSDM Perhubungan dalam rangka meningkatkan capaian pada indikator ini antara lain dengan diversifikasi



program diklat, pembelajaran jarak jauh untuk memperluas jangkauan diklat, serta kolaborasi dengan pihak eksternal dengan menggandeng pihak swasta untuk modernisasi sarana dan prasarana diklat, penyelenggaraan beasiswa untuk menarik minat peserta diklat dan penyerapan tenaga kerja.

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 II Tahun 2026, capaian kinerja Persentase Peserta Diklat Transportasi sebesar **76,667%** yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan II Tahun 2026 sebesar 74,159% dibandingkan dengan target tahun 2026 sebesar 96,729%.

Capaian peserta diklat transportasi ini dikarenakan adanya beberapa diklat teknis yang belum terlaksana di lingkungan BPSDM Perhubungan. Tindak lanjut yang dapat dilakukan antara lain dengan mengupayakan peninjauan dan perencanaan diklat sesuai dengan sumber daya yang ada, meningkatkan minat masyarakat untuk melaksanakan diklat di sekolah dan balai di bawah BPSDM Perhubungan dengan diversifikasi program diklat, pembelajaran jarak jauh untuk memperluas jangkauan diklat, serta kolaborasi dengan pihak eksternal dengan menggandeng pihak eksternal untuk modernisasi sarana dan prasarana diklat, penyelenggaraan beasiswa dan penyerapan tenaga kerja.

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 BPSDM Perhubungan. Pada Triwulan II Tahun 2026, capaian kinerja Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi sebesar **83,344%** yang diperoleh dari realisasi kinerja Triwulan II Tahun 2026 sebesar 76,715% dibandingkan dengan target Tahun 2026 sebesar 92,046%.

Pencapaian indikator ini pada Triwulan II tahun 2026 sebesar 83,345% dikarenakan masih ada beberapa program studi pada UPT BPSDM belum terakreditasi dalam kategori B atau “Baik Sekali”. Tindak lanjut dari yang dilakukan BPSDM Perhubungan antara lain dengan memenuhi persyaratan akreditasi dan sertifikasi di lingkungan BPSDM Perhubungan baik akreditasi lembaga maupun akreditasi prodi dengan penguatan kinerja dosen melalui peningkatan kualifikasi, publikasi ilmiah, serta jabatan fungsional, peningkatan kualitas lulusan dan mahasiswa dengan masa studi efektif, prestasi kompetitif, dan keterlulusan tepat waktu, penguatan sistem penjaminan mutu internal, pengembangan kerja sama serta sarana prasarana kampus yang mendukung kurikulum, penelitian, dan pembelajaran modern.

3. Pencapaian Sasaran Strategis Program Keenam

Sasaran Strategis Program Kementerian Perhubungan yang keenam adalah Meningkatkan 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. Berdasarkan Surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur, dan Pengawasan Kementerian PANRB Nomor B/552/RB.06/2026 hal Hasil Evaluasi Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Tahun 2025 tanggal 19 Mei 2026. Berdasarkan hasil evaluasi yang telah dilaksanakan, **Indeks RB Kementerian Perhubungan Tahun 2025 adalah 90,86 dengan kategori "A-".**

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

- a. Telah dihadiri kegiatan Evaluasi *Ex-ante* RB Kementerian Perhubungan Tahun 2026 yang diselenggarakan oleh Sekretaris Inspektorat Jenderal pada tanggal 7 sampai dengan 8 April 2026;
- b. Telah dilaksanakan kegiatan persiapan evaluasi *On Going* Triwulan II Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan Tahun 2026 pada tanggal 20 sampai dengan 21 April 2026 yang dihadiri oleh *leading* unit terkait;
- c. Telah dihadiri kegiatan *Kick Off Meeting* Pembinaan Reformasi Birokrasi, SAKIP dan ZI Tahun 2026 yang diselenggarakan oleh Kementerian PAN RB tanggal 21 April 2026 secara virtual;
- d. Guna pemantauan pelaksanaan *On Going* Triwulan II maka telah disampaikan Surat Kepala Biro SDM dan Organisasi Nomor: KP.904/1/25/STJ/2026 Tanggal 28 April 2026 hal progres capaian pelaksanaan Reformasi Birokrasi Triwulan Tahun 2026 kepada seluruh *leading* unit terkait;
- e. Sebagai tindak lanjut kegiatan pada tanggal 20 sampai dengan 21 April 2026 maka telah ditetapkan SK Renaksi Reformasi Birokrasi Nomor KP.SKJ 14 Tahun 2026 dan SK Tim Reformasi Birokrasi Nomor KP-SKJ 14 Tahun 2026 Tanggal 13 Mei 2026 sebagai dasar hukum penyelenggaraan Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2026;
- f. Berdasarkan Hasil Evaluasi Pelaksanaan RB Tahun 2025, Melalui Surat Deputi Bidang Reformasi Birokrasi, Akuntabilitas Aparatur dan Pengawasan Nomor B/552/RB.06/2026 Tanggal 19 Mei 2026, Nilai Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan Tahun 2025 mengalami peningkatan 0,02 menjadi 90,86 dengan katagori (A-);
- g. Menindaklanjuti Surat Sekretaris Inspektorat Jenderal Nomor KP.904/2/24/ITJEN/2026 Tanggal 22 Mei 2026 Hal permintaan Laporan Capaian Renaksi Reformasi Birokrasi Kementerian Perhubungan



Triwulan I Tahun 2026 maka telah disusun dan disampaikan laporan monitoring pelaksanaan Reformasi Birokrasi Triwulan I kepada Sekretaris Inspektorat Jenderal melalui surat Kepala Biro SDM dan Organisasi Nomor KP. 904/2/5/STJ/2026 Tanggal 3 Juni 2026 agar segera dilakukan kegiatan penilaian mandiri Reformasi Birokrasi Triwulan I Tahun 2026 oleh Tim APIP;

- h. Dalam rangka persiapan pemantauan penyelenggaraan Reformasi Birokrasi secara periodik maka telah disampaikan surat ke masing-masing unit kerja yang menjadi *leading* unit untuk mengisi kertas kerja dan melaporkan progres capaian pelaksanaan RB Tw. II Tahun 2026 melalui Surat Kepala Biro SDMO Nomor PR.101/2/4/STJ/2026 Tanggal 30 Juni 2026.

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. Terdapat pembahasan transisi perubahan Indeks Kelembagaan Kementerian Perhubungan menjadi Indeks Kapabilitas Kelembagaan dengan berpedoman pada Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 4 Tahun 2026. Perkembangan organisasi tersebut menjadi hal mendasar perlunya mengganti pedoman evaluasi kelembagaan Instansi Pemerintah menjadi konsep yang lebih luas melalui Penilaian Kapabilitas Kelembagaan;
4. Adanya penajaman belanja Kementerian/Lembaga dalam pelaksanaan anggaran pendapatan dan belanja negara tahun anggaran 2026 sesuai dengan Surat Sekretaris Jenderal tanggal Nomor KU.001/1/5/SKJ/2026 tanggal 14 April 2026.

II.3 Prestasi Kementerian Perhubungan Triwulan II Tahun 2026

Pada periode April s.d. Juni Tahun 2026, Kementerian Perhubungan melakukan peresmian infrastruktur transportasi dan memfokuskan komitmennya pada persiapan pelaksanaan Angkutan Lebaran Tahun 2026 sebagai salah satu program strategis nasional di sektor transportasi. Hal ini ditunjukkan melalui hasil survei Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) terhadap penyelenggaraan

transportasi lebaran 2026 memperoleh nilai 82,15 (Kategori Baik) naik 3,45 poin dari tahun 2025, survei ini dilakukan pada 26 provinsi di seluruh Indonesia dengan jumlah responden sebanyak 5.105 orang. Selanjutnya Hasil Survei Kelompok Kajian dan Diskusi Opini Publik Indonesia (KedaiKOPI) yang tingkat kepuasa diukur dari sejumlah aspek, yaitu layanan armada transportasi umum serta infrastruktur dan kebijakan manajemen mudik secara keseluruhan dengan 88,8% masyarakat merasa puas terhadap manajemen mudik, survei ini memiliki responden sebanyak 1.101 orang.

Selanjutnya Kementerian Perhubungan bersama pemangku kepentingan terkait melakukan berbagai persiapan dalam mendukung perjalanan jemaah haji Indonesia, mulai dari keberangkatan ke Tanah Suci hingga kembali ke Tanah Air. Penyelenggaraan haji 2026/1447H, sebanyak 221.000 Jemaah dari 14 embarkasi akan menunaikan ibadah haji melalui 525 kloter penerbangan, fokus kinerja Kementerian Perhubungan adalah keselamatan, ketepatan waktu, dan kenyamanan.

Pada akhir Triwulan II, tepatnya pada Selasa, 22 Juni 2026, Menteri Perhubungan bersama Gubernur DKI Jakarta meresmikan Stasiun Jakarta Internasional Stadium (JIS) yang bertepatan dengan hari ulang tahun Jakarta ke-499. Aktivasi Stasiun JIS menjadi bagian upaya meningkatkan konektivitas transportasi publik sekaligus memudahkan akses masyarakat dan mengurangi kepadatan saat berlangsung kegiatan berskala besar di JIS. Pada tahap operasional terbatas, layanan *Commuter Line* Tanjung Priok relasi Tanjung Priok – Jakarta Kota mulai 22 Juni 2026 akan berhenti di Stasiun JIS mulai jadwal perjalanan pukul 13.00 WIB. Sedangkan untuk layanan perjalanan pada lintas ini setiap 30 menit dan beroperasi mulai pukul 05.30 hingga 21.00 WIB. Pada awal pengoperasian terbatas Stasiun JIS akan melayani 1.000 – 2.000 pengguna *Commuter Line* per hari.



Gambar II.3

Peresmian Stasiun JIS di Jakarta Internasional Stadium

Adapun penguangan 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 II 2026 adalah sebagai berikut:

Tabel II.30
Capaian KPI RPJMN Sektor Transportasi Triwulan II Tahun 2026

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	UNIT KERJA	TARGET 2026	REALISASI TW II 2026	PERSENTASE
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas							
1	Volume Angkutan Penyeberangan	Juta Kendaraan	11,5 (2023)	DJPD	11,8	6,85	58,05%
2	Penurunan Rasio Fatalitas Kecelakaan Jalan	Persen	53,68 (2023)	DJPD	67	84,95	126,79%
3	Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685 (2023)	DJPD	870	434,45 (DJKA – 245,91) + (DJPD 188,55)	49,94%
4	Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86 (2024)	DJKA	0,95	0,54	56,765%
5	Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501 (2024)	DJKA	538	286,90	53,33%
6	Peningkatan Volume Angkutan Laut (kumulatif angka dasar tahun 2022)	Persen	5,6 (2023)	DJPL	12,1	7,08	58,51%
7	On Time Performance Penerbangan	Persen	72,46 (2023)	DJPU	75	80,42	107,22%
8	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	Persen	85,5 (2023)	BPSDM	86	70,07	81,48%
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	66	65,21	98,80%
11	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	persen	93,85 (2023)	DJKA	95	92,44	97,31%
12	pelabuhan yang ditingkatkan kapasitasnya (kumulatif angka dasar 2020)	lokasi	72 (2024)	DJPL	138	92	66,67%
13	Penumpang angkutan Laut nonkomersil	ribu penumpang	1.444 (2023)	DJPL	1.731	471,69	27,25%
14	Muatan barang angkutan laut nonkomersil	ton	660.664 (2023)	DJPL	807.981	463.006	57,30%
15	Tingkat keandalan kenavigasian	persen	92,33 (2023)	DJPL	95,45	91,82	96,20%
16	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (Kumulatif)	Lokasi	100 (2020-2023)	DJPU	117	117	100%
17	Jumlah Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang dan Kargo	Layanan	261 (2023)	DJPU	309	299	96,76%
18	Persentase Kepatuhan Keamanan Penerbangan	Persen	80,58 (2023)	DJPU	78	80,89	103,82%
19	Pelabuhan Penyeberangan yang Beroperasi	Lokasi, Kumulatif	230 (2023)	DJPD	238	235	98,74%
20	Terminal Penumpang yang Beroperasi	Lokasi, Kumulatif	113 (2023)	DJPD	116	122	105,17%
21	Lokasi Rawan Kecelakaan yang ditangani	Lokasi, Kumulatif	179 (2023)	DJPD	528	56	10,61%

NO	INDIKATOR	SATUAN	BASELINE	UNIT KERJA	TARGET 2026	REALISASI TW II 2026	PERSENTASE
22	Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan (kumulatif)	kota	6 (2020-2023)	DJPD	14	14	100%
23	Ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan	Juta Penumpang/ Hari	1,4 (2023)	DJPD	1,43	1,24	86,64%
24	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	Juta Penumpang/ Hari	2,989 (2023)	DJKA	2,828	2,836	100,29%
25	Tingkat Lulusan SDM Transportasi yang bersertifikat Kompetensi	persen	92 (2023)	BPSDM	92,5	60,575	65,48%
26	Tingkat Penyerapan Lulusan Pembentukan SDM Transportasi	Persen	85,1 (2023)	BPSDM	70	74,703	106,71%
27	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Darat Selain Angkutan Rel terhadap PDB	persen	2,66	-	2,45	Instansi penghasil Kementerian PPN/Bappenas	
28	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Laut terhadap PDB	persen	1,02	-	0,94		
29	Biaya Transportasi Logistik pada Angkutan Udara terhadap PDB	persen	0,89	-	0,82		
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	8	8	100%
33	Kinerja Bongkar Muat Pada Pelabuhan Utama Petikemas	Box/Ship/Jam	21 (2023)	DJPL	36	23,65	65,69%
34	Jumlah Bandara Primer/Utama yang ditingkatkan Kapasitasnya	Lokasi	3 (2023)	DJPU	13	8	61,53%
35	Volume Angkutan Barang Transportasi Udara pada Bandara Primer/Utama	Juta Ton	1.391	DJPU	1.447	648	44,78%
36	Indeks Peningkatan SDM Transportasi	indeks	110,10	BPSDM	86	66,226	77,00%

Sumber: Unit Kerja Eselon I Kemenhub (23 Juli 2026)

II.4 Realisasi Anggaran Triwulan II Tahun 2026

Rincian alokasi anggaran untuk tiap unit kerja Eselon I Kementerian Perhubungan dan realisasi s.d. 30 Juni 2026 adalah sebagai berikut:

Tabel II.31

Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan II 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	195.560.724.000	114.363.271.755	273.527.227.000	133.803.695.074	35.294.529.000	15.761.155.270	504.382.480.000	263.928.122.099	52,33%
2	ITJEN	51.413.965.000	33.229.206.680	32.660.715.000	16.480.355.661	2.464.134.000	2.464.125.035	86.538.814.000	52.173.687.376	60,29%
3	DITJEN HUBDAT	820.920.031.000	757.712.868.054	3.096.726.985.000	1.043.271.588.577	616.749.447.000	274.497.438.399	4.534.396.463.000	2.075.481.895.030	45,77%
4	DITJEN HUBLA	1.968.818.036.000	1.538.054.506.448	4.332.928.374.000	1.547.432.282.986	4.339.621.052.000	1.301.564.719.159	10.641.367.462.000	4.387.051.508.593	41,23%
5	DITJEN HUBUD	1.198.827.191.000	1.061.151.480.601	2.874.742.833.000	1.127.751.999.175	1.133.236.322.000	234.058.260.790	5.206.806.346.000	2.422.961.740.566	46,53%
6	DITJEN KA	294.168.136.000	178.692.693.829	3.217.459.398.000	401.878.099.301	1.433.767.527.000	128.877.973.945	4.945.395.061.000	709.448.767.075	14,35%
7	DITJEN INTRAM	2.569.051.000	25.772.197.001	69.102.433.000	23.033.290.898	6.498.149.000	2.425.543.090	118.169.633.000	51.231.030.989	43,35%
8	BKT	49.634.559.000	31.338.901.241	53.607.399.000	27.502.422.413	1.452.230.000	1.451.886.790	104.694.188.000	60.293.210.444	57,59%
9	BPSDMP	451.323.663.000	273.280.180.228	2.017.712.191.000	887.779.241.928	115.023.736.000	18.900.568.390	2.584.059.590.000	1.179.959.990.546	45,66%
TOTAL		5.073.235.356.000	4.013.595.305.837	15.968.467.555.000	5.208.932.976.013	7.684.107.126.000	1.980.001.670.868	28.725.810.037.000	11.202.529.952.718	39,00%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (30 Juni 2026)

Tabel II.32

Realisasi Anggaran Unit Kerja Eselon I s.d. Triwulan II 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	-	-	-	-	504.382.480.000	263.928.122.099	504.382.480.000	263.928.122.099	52,33%
2	ITJEN	-	-	-	-	86.538.814.000	52.173.687.376	86.538.814.000	52.173.687.376	60,29%
3	DITJEN HUBDAT	-	-	3.503.537.251.000	1.203.601.753.800	1.030.859.212.000	871.880.141.230	4.534.396.463.000	2.075.481.895.030	45,77%
4	DITJEN HUBLA	-	-	7.595.799.710.000	2.388.629.942.547	3.045.567.752.000	1.998.421.566.046	10.641.367.462.000	4.387.051.508.593	41,23%
5	DITJEN HUBUD	-	-	2.538.549.656.000	775.924.030.335	2.668.256.690.000	1.647.037.710.231	5.206.806.346.000	2.422.961.740.566	46,53%
6	DITJEN KA	-	-	4.269.402.927.000	416.981.403.216	675.992.134.000	292.467.363.859	4.945.395.061.000	709.448.767.075	14,35%
7	DITJEN INTRAM	-	-	49.858.008.000	12.625.165.423	68.311.625.000	38.605.865.566	118.169.633.000	51.231.030.989	43,35%
8	BKT	-	-	9.619.700.000	4.424.371.941	95.074.488.000	55.868.838.503	104.694.188.000	60.293.210.444	57,59%
9	BPSDMP	1.768.080.453.000	736.066.577.286	-	-	815.979.137.000	443.893.413.260	2.584.059.590.000	1.179.959.990.546	45,66%
TOTAL		1.768.080.453.000	736.066.577.286	17.966.767.252.000	4.802.186.667.262	8.990.962.332.000	5.664.276.708.170	28.725.810.037.000	11.202.529.952.718	39,00%

Sumber: Aplikasi OmSPAN (30 Juni 2026)



BAB III

PENUTUP

3.1 Kesimpulan

3.2 Saran dan Tindaklanjut



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 II 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 II ini secara umum telah dapat dilaksanakan dengan baik, namun masih terdapat beberapa capaian yang belum mencapai target pada Triwulan II 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 II 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 II Tahun 2026, Menteri Perhubungan bersama Gubernur DKI Jakarta meresmikan Stasiun Jakarta Internasional Stadium (JIS) yang bertepatan dengan hari ulang tahun Jakarta ke-499. Aktivasi Stasiun JIS menjadi bagian upaya meningkatkan konektivitas transportasi publik sekaligus memudahkan akses masyarakat dan mengurangi kepadatan saat berlangsung kegiatan berskala besar di JIS. Pada tahap operasional terbatas, layanan *Commuter Line* Tanjung Priok relasi Tanjung Priok – Jakarta Kota mulai 22 Juni 2026 akan berhenti di Stasiun JIS mulai jadwal perjalanan pukul 13.00 WIB. Sedangkan untuk layanan perjalanan pada lintas ini setiap 30 menit dan beroperasi

mulai pukul 05.30 hingga 21.00 WIB. Pada awal pengoperasian terbatas Stasiun JIS akan melayani 1.000 – 2.000 pengguna *Commuter Line* per hari.

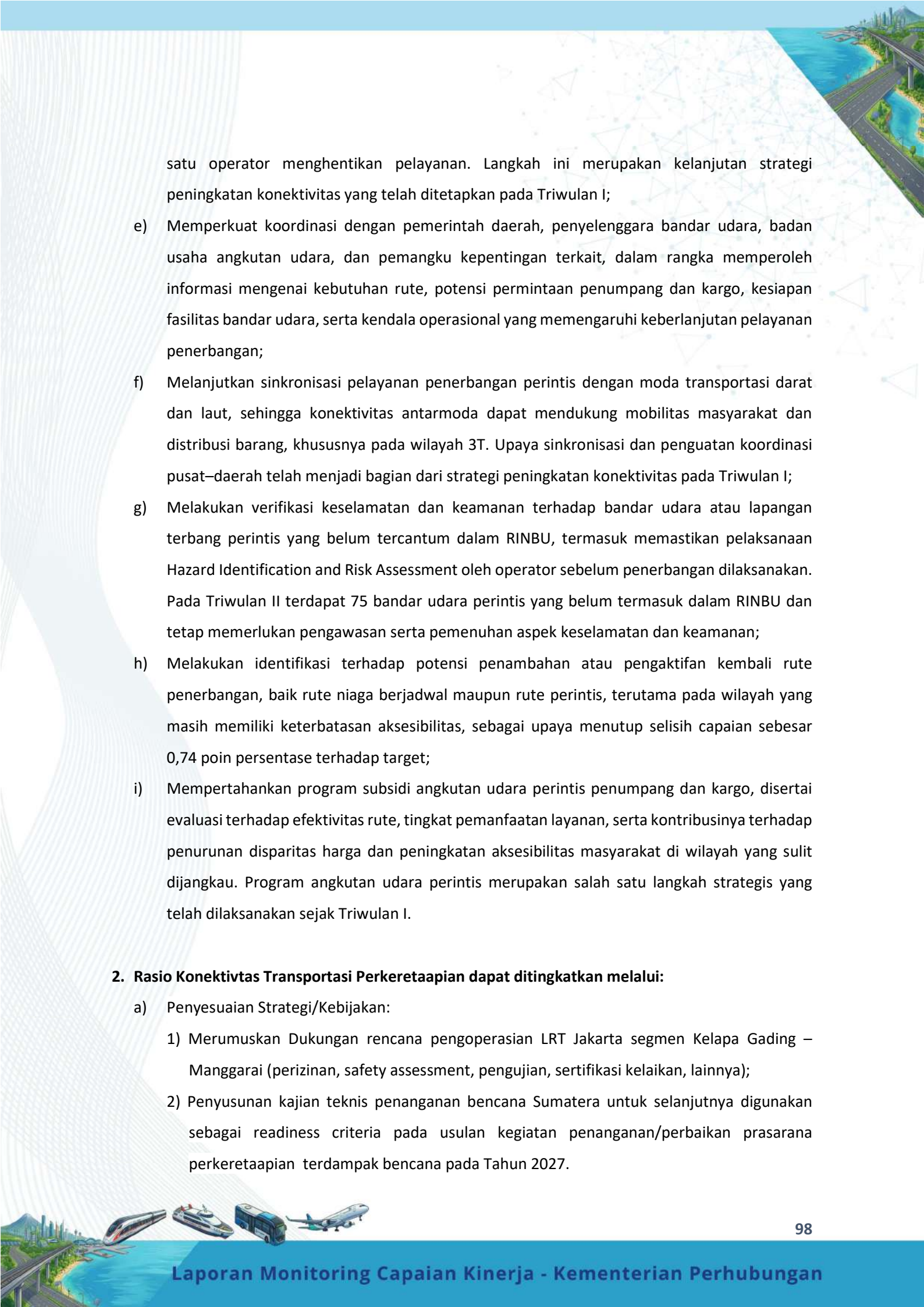
III.2 Saran Tindak Lanjut

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 II dan memastikan pencapaian target akhir tahun 2026 adalah sebagai berikut:

1. Rasio Konektivitas Transportasi Udara dapat ditingkatkan melalui:

- a) Melakukan pemutakhiran dan verifikasi data konektivitas bandar udara secara berkala, khususnya terhadap bandar udara yang mengalami perubahan jenis pelayanan dari penerbangan niaga berjadwal, penerbangan perintis, maupun kombinasi keduanya, sehingga data yang digunakan dalam perhitungan indikator tetap akurat dan dapat dipertanggungjawabkan;
- b) Melakukan monitoring terhadap keberlanjutan pelayanan penerbangan pada Bandara FLZ, KLM, dan RGT, termasuk mengevaluasi frekuensi penerbangan, konsistensi operasi, tingkat keterisian penumpang, serta keberlanjutan pelayanan niaga berjadwal dan perintis pada bandar udara tersebut;
- c) Meningkatkan pengawasan, pengendalian, dan evaluasi terhadap pelayanan angkutan udara niaga berjadwal dan angkutan udara perintis, terutama pada rute yang memiliki frekuensi rendah, tingkat keterisian terbatas, atau berpotensi mengalami penghentian pelayanan;
- d) Melanjutkan penerapan sistem multiairlines pada rute yang memiliki potensi permintaan memadai, sehingga satu rute dapat dilayani lebih dari satu badan usaha angkutan udara. Langkah tersebut diperlukan untuk menjaga kesinambungan pelayanan, menciptakan persaingan usaha yang sehat, serta mengurangi risiko terputusnya konektivitas apabila salah



satu operator menghentikan pelayanan. Langkah ini merupakan kelanjutan strategi peningkatan konektivitas yang telah ditetapkan pada Triwulan I;

- e) Memperkuat koordinasi dengan pemerintah daerah, penyelenggara bandar udara, badan usaha angkutan udara, dan pemangku kepentingan terkait, dalam rangka memperoleh informasi mengenai kebutuhan rute, potensi permintaan penumpang dan kargo, kesiapan fasilitas bandar udara, serta kendala operasional yang memengaruhi keberlanjutan pelayanan penerbangan;
- f) Melanjutkan sinkronisasi pelayanan penerbangan perintis dengan moda transportasi darat dan laut, sehingga konektivitas antarmoda dapat mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang, khususnya pada wilayah 3T. Upaya sinkronisasi dan penguatan koordinasi pusat-daerah telah menjadi bagian dari strategi peningkatan konektivitas pada Triwulan I;
- g) Melakukan verifikasi keselamatan dan keamanan terhadap bandar udara atau lapangan terbang perintis yang belum tercantum dalam RINBU, termasuk memastikan pelaksanaan Hazard Identification and Risk Assessment oleh operator sebelum penerbangan dilaksanakan. Pada Triwulan II terdapat 75 bandar udara perintis yang belum termasuk dalam RINBU dan tetap memerlukan pengawasan serta pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan;
- h) Melakukan identifikasi terhadap potensi penambahan atau pengaktifan kembali rute penerbangan, baik rute niaga berjadwal maupun rute perintis, terutama pada wilayah yang masih memiliki keterbatasan aksesibilitas, sebagai upaya menutup selisih capaian sebesar 0,74 poin persentase terhadap target;
- i) Mempertahankan program subsidi angkutan udara perintis penumpang dan kargo, disertai evaluasi terhadap efektivitas rute, tingkat pemanfaatan layanan, serta kontribusinya terhadap penurunan disparitas harga dan peningkatan aksesibilitas masyarakat di wilayah yang sulit dijangkau. Program angkutan udara perintis merupakan salah satu langkah strategis yang telah dilaksanakan sejak Triwulan I.

2. Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dapat ditingkatkan melalui:

- a) Penyesuaian Strategi/Kebijakan:
 - 1) Merumuskan Dukungan rencana pengoperasian LRT Jakarta segmen Kelapa Gading – Manggarai (perizinan, safety assessment, pengujian, sertifikasi kelaikan, lainnya);
 - 2) Penyusunan kajian teknis penanganan bencana Sumatera untuk selanjutnya digunakan sebagai readiness criteria pada usulan kegiatan penanganan/perbaikan prasarana perkeretaapian terdampak bencana pada Tahun 2027.

b) Penyesuaian Aktivitas/Anggaran:

- 1) Pengusulan kebutuhan alokasi anggaran untuk kegiatan prioritas/mendesak mendukung konektivitas perkeretaapian pada Rencana Kerja dan Anggaran Tahun 2027, khususnya terkait readiness criteria (kajian perencanaan teknis, pemenuhan Biaya Operasional dan Biaya Pendukung/BOBP untuk pengadaan lahan, kegiatan pendukung lainnya);
- 2) Lanjutan pembangunan prasarana perkeretaapian mendukung konektivitas, termasuk dukungan pengawasan serta koordinasi teknis dengan stakeholder terkait (MRT Jakarta North – South, MRT Jakarta East – West, LRT Jakarta, Makassar - Parepare termasuk pembangunan jalan akses stasiun KA, lainnya).

c) Penyesuaian organisasi/jabatan/pegawai:

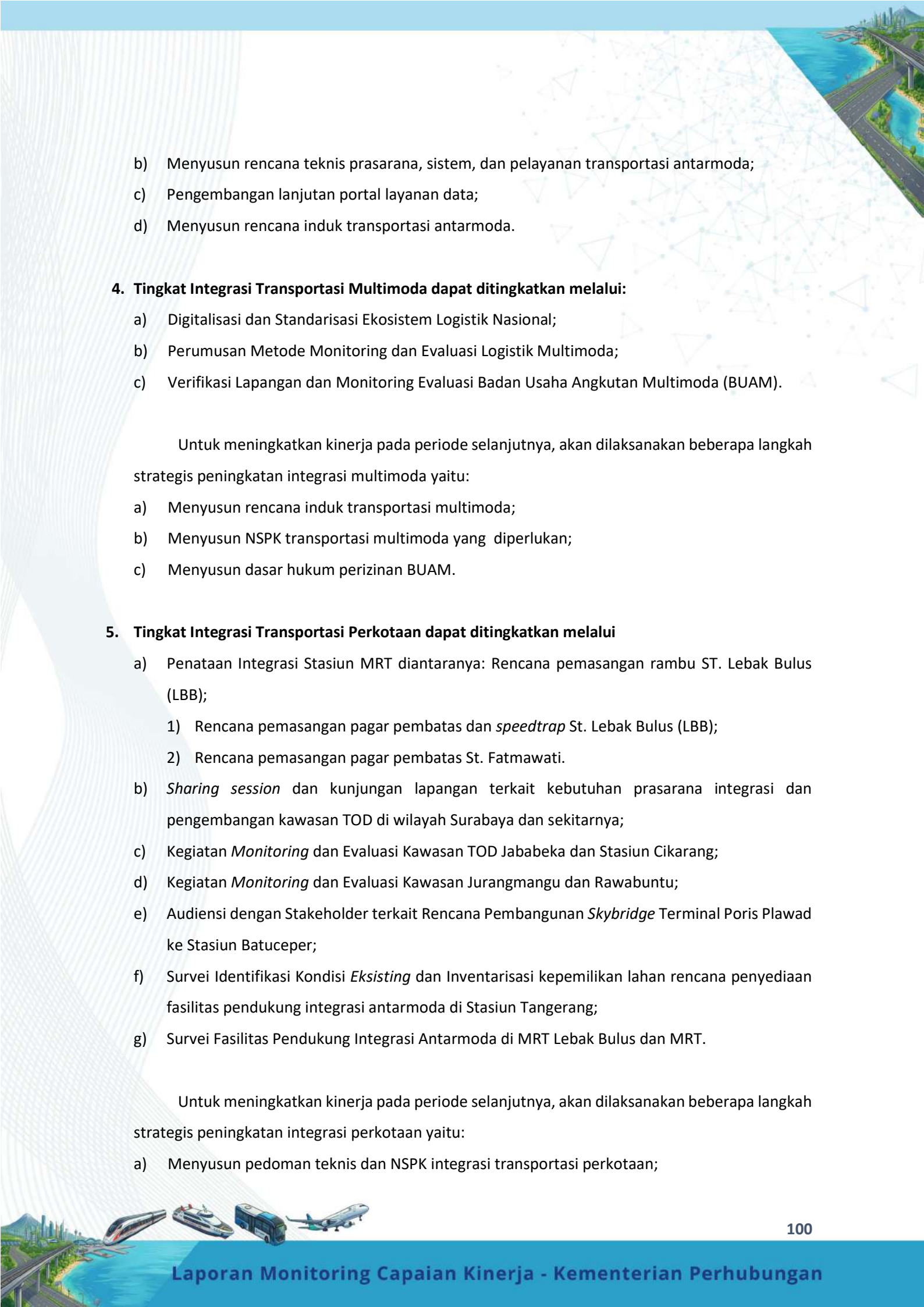
Usulan penambahan pegawai dengan jabatan fungsional inspektur perkeretaapian melalui pengalihan jabatan lainnya untuk pemenuhan kebutuhan pengawasan terhadap pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas.

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;

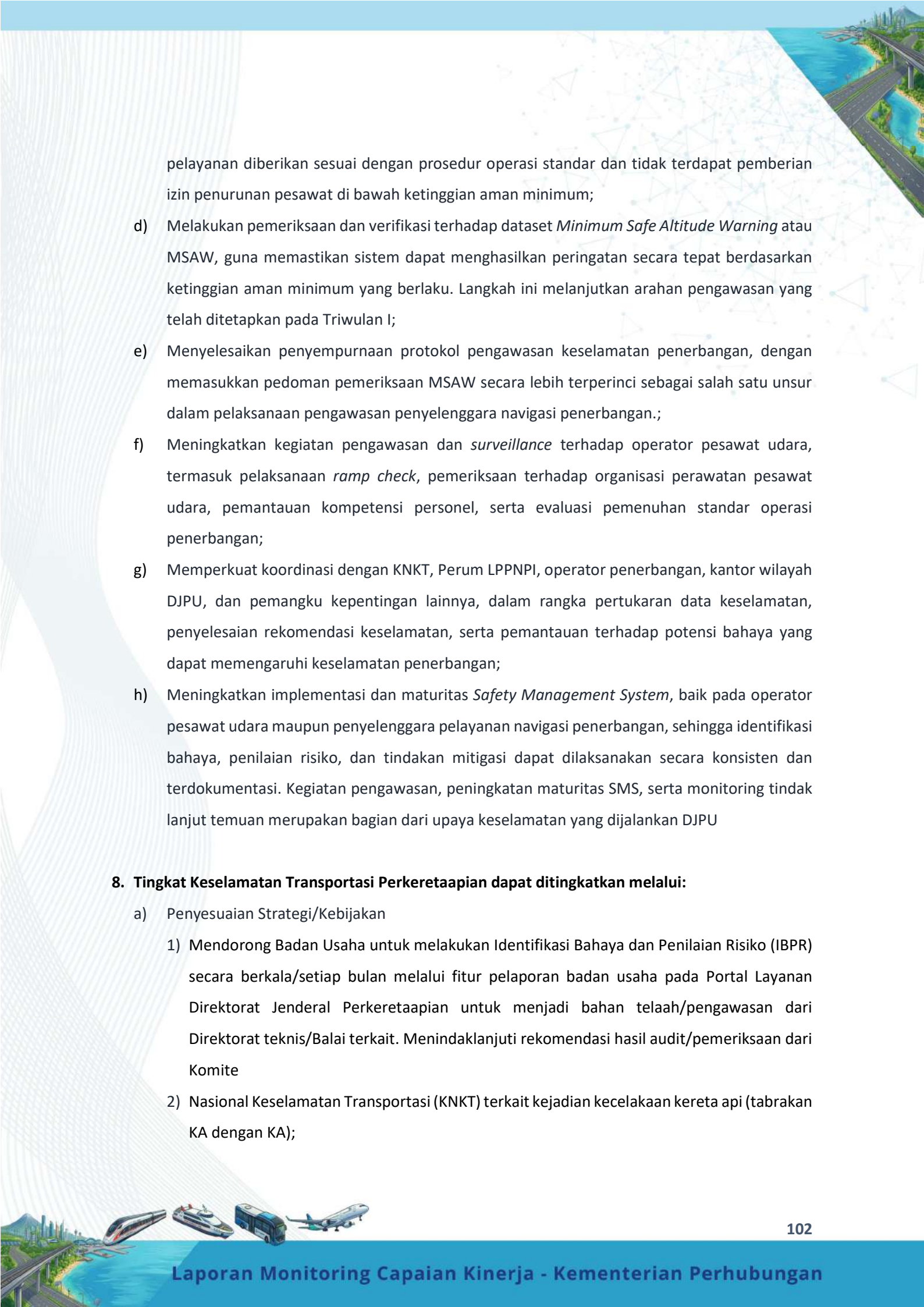
- b) Menyusun kajian teknis pengembangan TOD;
- c) Menyusun rencana teknis penyediaan integrasi transportasi perkotaan

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;
- i) Pelaksanaan kegiatan *Public Hiring* revisi PM Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan Kegiatan Kapal di Pelabuhan yang dilaksanakan pada bulan Mei dan bulan Juni 2026 di seluruh Pelabuhan

7. Tingkat Keselamatan Transportasi Udara dapat ditingkatkan melalui:

- a) Melakukan monitoring dan evaluasi atas pelaksanaan SE-DJPU 2 Tahun 2026, khususnya terkait kepatuhan pilot dan operator pesawat udara terhadap ketinggian aman minimum, perencanaan penerbangan, prosedur *Terrain Awareness and Warning System* atau TAWS, serta pemutakhiran terrain database sesuai rekomendasi pabrikan. Ketentuan tersebut merupakan bagian dari tindakan keselamatan yang ditetapkan setelah kejadian pada Triwulan I;
- b) Melakukan pemantauan terhadap pelaksanaan SE-DJPU 4 Tahun 2026, terutama dalam memastikan pilot melakukan verifikasi posisi pesawat apabila terdapat indikasi penurunan kinerja sistem navigasi, serta memastikan operator melaporkan perbedaan informasi posisi antara data *Flight Data Recorder* dan ADS-B kepada KNKT dan DJPU;
- c) Melanjutkan pengawasan terhadap unit pelayanan lalu lintas penerbangan atau Air Traffic Control, khususnya pada unit yang menggunakan sistem pengawasan, untuk memastikan

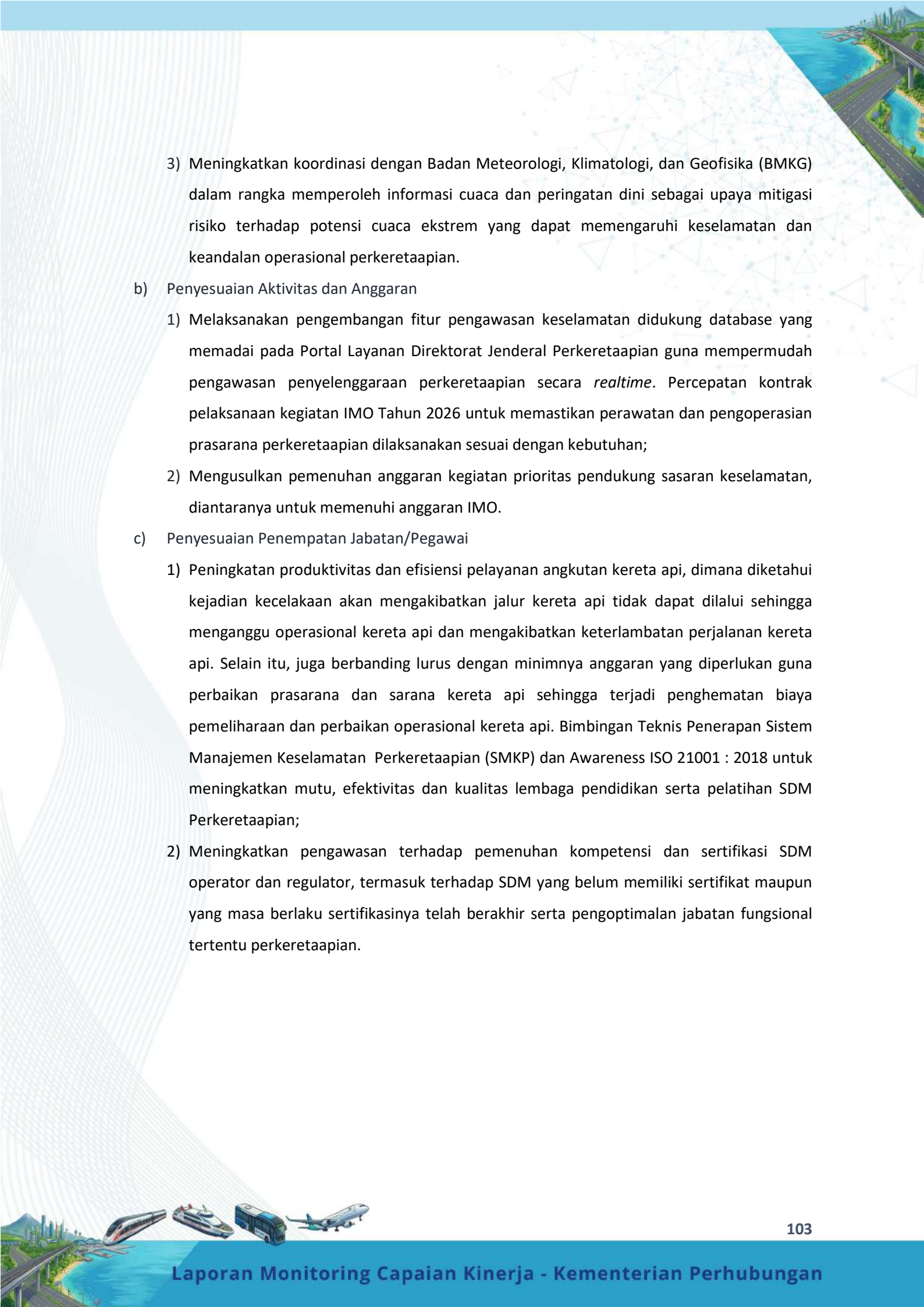


pelayanan diberikan sesuai dengan prosedur operasi standar dan tidak terdapat pemberian izin penurunan pesawat di bawah ketinggian aman minimum;

- d) Melakukan pemeriksaan dan verifikasi terhadap dataset *Minimum Safe Altitude Warning* atau MSAW, guna memastikan sistem dapat menghasilkan peringatan secara tepat berdasarkan ketinggian aman minimum yang berlaku. Langkah ini melanjutkan arahan pengawasan yang telah ditetapkan pada Triwulan I;
- e) Menyelesaikan penyempurnaan protokol pengawasan keselamatan penerbangan, dengan memasukkan pedoman pemeriksaan MSAW secara lebih terperinci sebagai salah satu unsur dalam pelaksanaan pengawasan penyelenggara navigasi penerbangan.;
- f) Meningkatkan kegiatan pengawasan dan *surveillance* terhadap operator pesawat udara, termasuk pelaksanaan *ramp check*, pemeriksaan terhadap organisasi perawatan pesawat udara, pemantauan kompetensi personel, serta evaluasi pemenuhan standar operasi penerbangan;
- g) Memperkuat koordinasi dengan KNKT, Perum LPPNPI, operator penerbangan, kantor wilayah DJPU, dan pemangku kepentingan lainnya, dalam rangka pertukaran data keselamatan, penyelesaian rekomendasi keselamatan, serta pemantauan terhadap potensi bahaya yang dapat memengaruhi keselamatan penerbangan;
- h) Meningkatkan implementasi dan maturitas *Safety Management System*, baik pada operator pesawat udara maupun penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan, sehingga identifikasi bahaya, penilaian risiko, dan tindakan mitigasi dapat dilaksanakan secara konsisten dan terdokumentasi. Kegiatan pengawasan, peningkatan maturitas SMS, serta monitoring tindak lanjut temuan merupakan bagian dari upaya keselamatan yang dijalankan DJPU

8. Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian dapat ditingkatkan melalui:

- a) Penyesuaian Strategi/Kebijakan
 - 1) 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. Menindaklanjuti rekomendasi hasil audit/pemeriksaan dari Komite
 - 2) Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) terkait kejadian kecelakaan kereta api (tabrakan KA dengan KA);

- 
- 3) Meningkatkan koordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) dalam rangka memperoleh informasi cuaca dan peringatan dini sebagai upaya mitigasi risiko terhadap potensi cuaca ekstrem yang dapat memengaruhi keselamatan dan keandalan operasional perkeretaapian.
- b) Penyesuaian Aktivitas dan Anggaran
- 1) Melaksanakan pengembangan fitur pengawasan keselamatan didukung database yang memadai pada Portal Layanan Direktorat Jenderal Perkeretaapian guna mempermudah pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian secara *realtime*. Percepatan kontrak pelaksanaan kegiatan IMO Tahun 2026 untuk memastikan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan;
 - 2) Mengusulkan pemenuhan anggaran kegiatan prioritas pendukung sasaran keselamatan, diantaranya untuk memenuhi anggaran IMO.
- c) Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai
- 1) 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. Bimbingan Teknis Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) dan Awareness ISO 21001 : 2018 untuk meningkatkan mutu, efektivitas dan kualitas lembaga pendidikan serta pelatihan SDM Perkeretaapian;
 - 2) Meningkatkan pengawasan terhadap pemenuhan kompetensi dan sertifikasi SDM operator dan regulator, termasuk terhadap SDM yang belum memiliki sertifikat maupun yang masa berlaku sertifikasinya telah berakhir serta pengoptimalan jabatan fungsional tertentu perkeretaapian.



@Kemenhub151

