KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO.8
JAKARTA 10110

TELP : +62 813-6001-3838

WEBSITE : https://djka.kemenhub.go.id
EMAIL : ditjenka@kemenhub.go.id

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN
NOMOR KP-DJKA 149 TAHUN 2025

TENTANG

RENCANA STRATEGIS
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN
TAHUN 2025 - 2029

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN

Menimbang :

a. bahwa untuk mencapai sasaran strategis dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan sesuai arah kebijakan pemerintah, visi dan misi Presiden, perlu penyusunan Rencana Strategis;

b. bahwa penyusunan Rencana Strategis mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 Tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga;

c. bahwa dalam rangka melaksanakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029, maka perlu disusun Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029;

d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025 - 2029.

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);

2. Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaga Negara Republik Indonesia Nomor 4722) sebagaimana diubah dengan Undang - Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

3. Undang - Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025 - 2045 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 194, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6987);

4. Peraturan ...

4. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6022);
5. Peraturan Presiden Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 250);
6. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369);
7. Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
8. Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 114);
9. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/ Lembaga Tahun 2025-2029 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 468);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1402);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115);
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025 - 2029.

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN TENTANG RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN TAHUN 2025 - 2029.

KESATU : Menetapkan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025 – 2029 sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini, yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam Keputusan ini;

KEDUA : ...

KEDUA : Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025 – 2029 sebagaimana dimaksud dalam Diktum KESATU wajib digunakan sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan;

KETIGA : Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025 – 2029 akan dievaluasi secara berkala sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi;

KEEMPAT : Apabila di kemudian hari dinyatakan terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini, maka akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya;

KELIMA : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 12 Desember 2025

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN,

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

ALLAN TANDIONO
NIP 198801182025211023

Salinan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian ini disampaikan kepada:
1. Menteri Perhubungan;
2. Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan;
3. Inspektur Jenderal, Kementerian Perhubungan;
4. Sekretaris Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
5. Para Direktur di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
6. Para Kepala Balai di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

LAMPIRAN KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN
NOMOR
TENTANG
RENCANA STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN TAHUN 2025 – 2029

RENCANA STRATEGIS
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN
TAHUN 2025 – 2029

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

DJKA

Rencana Strategis

Direktorat Jenderal Perkeretaapian
Tahun 2025 - 2029



KATA PENGANTAR



Berdasarkan pada UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka setiap Kementerian/Lembaga diharuskan menyusun sistem perencanaan berjenjang yang dimulai dari perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek dimana pada setiap rencana mengacu kepada dokumen perencanaan yang ada diatasnya sehingga perencanaan yang ada saling terkait antara perencanaan pada tingkat nasional sampai dengan perencanaan teknis dimasing-masing Kementerian/Lembaga.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) merupakan Unit Organisasi Eselon I di bawah Kementerian Perhubungan sesuai Peraturan Presiden No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kelola Kementerian Perhubungan. Sesuai arahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah perlu menyusun dokumen Rencana Strategis (Renstra) sebagai acuan pelaksanaan tugas dan fungsinya dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.

Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan pembangunan transportasi di bidang perkeretaapian yang telah diselaraskan dengan arah kebijakan pembangunan nasional sesuai RPJPN 2025-2045 (yang telah ditetapkan melalui UU No 59 Tahun 2024), RPJMN 2025-2029 (yang telah ditetapkan melalui Perpres No 12 Tahun 2025) dan arah kebijakan pembangunan bidang transportasi nasional sesuai Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 serta telah memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, prioritas nasional dan isu-isu strategis di bidang perkeretaapian, termasuk mengacu pada dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIP Nas) 2030.

Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dapat dijadikan pedoman dan acuan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam penyelenggaraan perkeretaapian selama 5 tahun ke depan dalam rangka mewujudkan perkeretaapian yang maju menuju Indonesia Emas 2045.

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN

Allan Tandiono
NIP 198801182025211023

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR i
DAFTAR ISI ii
DAFTAR TABEL v
DAFTAR GAMBAR viii

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum 1
1.1.1 Latar Belakang 1
1.1.2 Gambaran Perkeretaapian Naisonal 1
1.1.3 Kedudukan, Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 16
1.1.4 Evaluasi Capaian 18
1.1.4.1 Evaluasi Capaian RPMN Bidang Perkeretaapian 2020-2024 18
1.1.4.2 Evaluasi Capaian RIP Nasional 2030 23
1.1.4.3 Evaluasi Capaian Drektorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 24
1.2 Potensi dan Permasalahan 51
1.2.1 Isu Strategis 51
1.2.1.1 Isu Strategis Transportasi Nasional 51
1.2.1.2 Isu Prioritas 58
1.2.2 Permasalahan Transportasi Perkeretaapian 59
1.2.3 Peluang dan Tantangan Serta Penuangan Risiko 68
1.3 Mandat dan Penugasan 69
1.3.1 Mandat Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian 69
1.3.2 Penugasan RPJMN 2025-2029 Kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian 69

BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

2.1 Visi 76
2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045 76
2.1.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 76
2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 77
2.1.4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 79
2.2 Misi 79
2.2.1 Misi (Agenda) Pembangunan 2045 79
2.2.2 Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 82
2.2.3 Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 83
2.2.4 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 84
2.3 Tujuan 85
2.3.1 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2045 85
2.3.2 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029 86
2.3.3 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 87
2.3.4 Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 88
2.4 Sasaran 90
2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasonal dalam RPJPN 2025-2045 90
2.4.2 Sasaran Pembangunan Nasonal dalam RPJMN 2025-2029 92
2.4.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 97
2.4.4 Sasaran Program dan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 97
2.4.4.1 Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 98

2.4.4.2 Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 99
2.4.4.3 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Pogram Direktorat Jenderal Perkeretaapian 99

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

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional 111
3.1.1 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045 . 111
3.1.2 Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi Nasional dalam RPJMN 2025-2029 113
3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan 2025-2029 116
3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan 2025-2029 116
3.2.1.1 Fokus Kementerian Perhubungan 2025-2029 116
3.2.1.2 Strategi Utama Kementerian Perhubungan 2025-2029 118
3.2.1.3 Dukungan Perkeretaapian dalam Pembangunan Jaringan Transportasi Nasional 2025-2029 120
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 121
3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 125
3.3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Utama Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam Mendukung RPJMN 2025-2045 125
3.3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 127
3.3.3 Kegiatan-Kegiatan Strategi Perkeretaapian yang Masih Perlu Dilakukan Penajaman Kesiapan dan Pembiayaan 132
3.4 Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 135
3.5 Kerangka Kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 136
3.5.1 Kedudukan, Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 136
3.5.2 Penguatan Kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 139
3.5.3 Hubungan Interaksi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan Pemangku Kepentingan 147
3.6 Manajemen Risiko 157
3.6.1 Manajemen Risiko Utama Sasaran Program 157
3.6.2 Konteks Manajemen Risiko 157

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja 171
4.1.1 Target Tingkat Capaian Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 171
4.1.2 Target Tingkat Capaian Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 171
4.2 Indikasi Kegiatan Prioritas Nasional RPJMN Bidang Perkeretaapian 2025-2029 177
4.2.1 Indikasi Program, Kegiatan dan Proyek Prioritas Bidang Transportasi Perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029 177
4.2.2 Dukungan Perkeretaapian Terhadap Prioritas Nasional dalam RPJMN 2025-2029 177
4.2.3 Program dan Kegiatan Direktif Presiden Bidang Transportasi Perkeretaapian 178
4.3 Kerangka Pendanaan 182
4.3.1 Keranga Pendanaan Secara Umum Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 182

4.3.2 Indikasi Kebutuhan Pendanaan APBN Bidang Transportasi Perkeretaapian 2025-2029 183
4.3.3 Indikator Kebutuhan Pendanaan APBN Bidang Transportasi Perkeretaapian 2025-2029 187
4.3.3.1 Alternatif Skema Pendanaan Lain 187
4.3.3.2 Kegiatan Prioritas yang Berpotensi Menggunakan Pembiayaan Alternatif 191

BAB 5 PENUTUP
5.1 Arahan Pelaksanaan..... 195
5.2 Mekanisme Perubahan dan Pelaksanaan Evaluasi 195

Lampiran I Matriks Kinerja dan Pendanaan 197
Lampiran II Matriks Pendanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan Sumber Pendanaan Lainnya yang Sah Terhadap Kegiatan Prioritas/ Proyek Prioritas Kementerian Perhubungan..... 208
Lampiran III Matriks Kerangka Regulasi 210
Lampiran IV Matriks Kegiatan Direktorat Jenderal Perkeretaapian..... 222

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Jaringan Transportasi/Lintas Pelayanan Per Tahun 2020-2024 ..... **Error! Bookmark not defined.**
Tabel 1.1 Jumlah Stasiun Kereta Api yang Melayani Naik/Turun Penumpang Berdasarkan Pulau Per Tahun 2020-2024 2
Tabel 1.2 Produksi Penumpang dan Barang Angkutan Kereta Api di Pulau Jawa 3
Tabel 1.3 Produksi Penumpang dan Barang Angkutan Kereta Api di Pulau Sumatera 3
Tabel 1.4 Produksi Penumpang dan Barang Angkutan Kereta Api di Pulau Sulawesi 3
Tabel 1.5 Jumlah Penumpang PSO Kereta Api Tahun 2020-2024 4
Tabel 1.6 Jumlah Angkutan Motor Gratis Kereta Api Per Tahun 2020-2024 4
Tabel 1.7 Tingkat Pelayanan Per Tahun 2020-2024 5
Tabel 1.8 Realisasi Frekuensi/Perjalanan KA berdasarkan Grafik Perjalanan KA Per Tahun 2020-2024 5
Tabel 1.9 Tingkat Pelayanan Per Tahun 2020-2024 5
Tabel 1.10 Realisasi Frekuensi/Perjalanan KA berdasarkan Grafik Perjalanan KA Per Tahun 2020-2024 5
Tabel 1.11 Panjang Jalur Kereta Api Per Tahun 2020-2024 6
Tabel 1.12 Jaringan Jalur Rel Berdasarkan Pulau Tahun 2024 6
Tabel 1.13 Panjang Jalur Rel Kereta Api Menurut Jenis Rel Per Tahun 2020-2024 7
Tabel 1.14 Jumlah Kumulatif Peningkatan/Rehabilitasi dan Pembangunan 7
Tabel 1.15 Penggantian Bantalan Per Tahun 2020-2024 7
Tabel 1.16 Panjang Jalur Rel Kereta Api Menurut Kategori TQI Per Tahun 2020-2024 8
Tabel 1.17 Jumlah Persinyalan Mekanik dan Elektrik Menurut Wilayah Per Tahun 2020-2024 8
Tabel 1.18 Peningkatan/Pembangunan Fasilitas Operasi Per Tahun 2020-2024 9
Tabel 1.19 Jumlah Sarana Kereta Api Per Tahun 2020-2024 10
Tabel 1.20 Jumlah Sarana Kereta Api Berdasarkan Kepemilikan Tahun 2024 11
Tabel 1.21 Jumlah Sarana Milik Negara Berdasarkan Wilayah Tahun 2024 13
Tabel 1.22 Pengadaan dan Rehabilitasi Sarana Per Tahun 2020-2024 13
Tabel 1.23 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kecelakaan, Penyebab dan Korban Per Tahun 2020-2024 14
Tabel 1.24 Sertifikat Kompetensi SDM Perkeretaapian yang Diterbitkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Per Tahun 2020-2024 15
Tabel 1.25 Jumlah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Per Tahun 2020-2024 ... 15
Tabel 1.26 Perlintasan Sebidang di Pulau Jawa dan Sumatera Per Tahun 2020-2024 16
Tabel 1.27 Capaian Pembangunan Infrastruktur Dasar Tahun 2024 18
Tabel 1.28 Capaian Pembangunan Infrastruktur Ekonomi Tahun 2024 18
Tabel 1.29 Capaian Pembangunan Infrastruktur Perkotaan Tahun 2024 19
Tabel 1.30 Capaian Kegiatan Prioritas Nasional RPJMN 2020-2024 20
Tabel 1.31 Evaluasi Capaian RIP Nasional 2030 23
Tabel 1.32 Perbandingan Jumah Pegawai Fungsional Bidang Perkeretaapian Tahun 2024 dengan Kebutuhan SDM Perkeretaapian 2030 24
Tabel 1.33 Peraturan Perundang-undangan Bidang Perkeretaapian yang Ditetapkan 2020 – 2024 26
Tabel 1.34 Evaluasi Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024 29

Tabel 1.35 Evaluasi Realisasi Anggaran Tahun 2020 30
Tabel 1.36 Evaluasi Realisasi Anggaran Tahun 2021-2024 Berdasarkan Jenis Program 30
Tabel 1.37 Sasaran dan Indikator Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 32
Tabel 1.38 Pencapaian Indikator Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 33
Tabel 1.39 Perkiraan Nilai Stok Infrastruktur Transportasi Perkeretaapian 56
Tabel 1.40 Peran Transportasi Perkeretaapian dalam Menyelesaikan Isu Prioritas. 58
Tabel 1.41 Peluang dan Tantangan Transportasi Perkeretaapian Berikut Risikonya 68
Tabel 1.42 Target Dukungan Bidang Transportasi Perkeretaapian Terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029 73
Tabel 2.1 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 85
Tabel 2.2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 88
Tabel 2.3 Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretapian 2025-2029 90
Tabel 2.4 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan 92
Tabel 2.5 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 Terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan 94
Tabel 2.6 Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 97
Tabel 2.7 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 98
Tabel 2.8 Sasaran Program (SP) dan Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian 101
Tabel 2.96 Analisis SMART Terhadap Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian 106
Tabel 2.10 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 109
Tabel 3.1 Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Bidang Transportasi untuk Mendukung Transformasi Ekonomi 111
Tabel 3.2 Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Bidang Transportasi 112
Tabel 3.3 Strategi Pengembangan Transportasi Perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029 115
Tabel 3.4 Dukungan Direktorat Jenderal Perekeretaapian dalam Pelaksanaan Strategi Implementasi untuk Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan 2025-2029 122
Tabel 3.5 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 128
Tabel 3.6 Jumlah Pegawai PNS Direktorat Jenderal Perkeretaapian 143
Tabel 3.7 Jumlah Pegawai PPPK Direktorat Jenderal Perkeretaapian 144
Tabel 3.8 Kebutuhan Pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 146
Tabel 3.9 Kebutuhan Pegawai PNS Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan Jabatan Fungsional Tertentu Bidang Perkeretaapian Tahun 2025-2029 146
Tabel 3.10 Kebutuhan Sumber Daya Manusia Operator Perkeretaapian 147
Tabel 3.11 Dukungan Pemangku Kepentingan Terhadap Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 152
Tabel 3.12 Identifikasi Mitigasi Risiko Utama Sasaran Program dan Rencana Tindak Lanjut Pengendalian 159
Tabel 3.13 Hal-hal yang Dapat Mengancam dan Melemahkan Unit Pemilik Risiko (Ancaman Internal) 166

Tabel 3.1412 Hal-hal yang Dapat Mengancam dan Melemahkan Unit Pemilik Risiko (Ancaman Eksternal) 168
Tabel 4.1 Target Capaian Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 171
Tabel 4.2 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian 172
Tabel 4.3 Hasil Survey Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Tahun 2024..... 174
Tabel 4.4 Target Jumlah Angkutan Penumpang Tahun 2025 - 2029 175
Tabel 4.5 Target Jumlah Angkutan Barang Tahun 2025 – 2029..... 176
Tabel 4.6 Indikasi Program Prioritas Nasional Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029..... 177
Tabel 4.7 Kerangka Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian 184
Tabel 4.8 Kegiatan Pembangunan Perkeretaapian yang Berpotensi Menggunakan Skema Pembiayaan Non APBN 193

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Evaluasi Capaian RPJMN Bidang Perkeretaapian Dalam Rangka Mendukung Agenda Pembangunan Prioritas Nasional (PN) 5 19
Gambar 1.2 Jumlah Angkutan Kereta Api Barang dan Penumpang di Setiap Pulau 23
Gambar 1.3 Evaluasi Realisasi Anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 29
Gambar 1.4 Realisasi Anggaran Berdasarkan Program Kegiatan Tahun 2021-2024 31
Gambar 1.5 Komposisi Anggaran Berdasarkan Sasaran Program Tahun 2021-2024 31
Gambar 1.6 Capaian IKP 1 Rasio Konektivitas Antar Wilayah Tahun 2020-2024 . 34
Gambar 1.7 Capaian IKP 2 Tingkat Kejadian Kecelakaan Transportasi 37
Gambar 1.8 Capaian IKP 3 Persentae Capaian *On Time Performance* (OTP)..... 40
Gambar 1.9 Capaian IKP 4 Pemenuhan Target Angkutan Penumpang Kereta Api 42
Gambar 1.10 Capaian IKP 5 Pemenuhan Target Angkutan Barang Kereta Api 45
Gambar 1.11 Capaian IKP 6 Persentase Pengoperasian Jalur Kereta Api yang sesuai dengan *Track Quality Index* (TDI) II dan II Tahun 2020-2024 47
Gambar 1.12 Capaian IKP 7 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian..... 49
Gambar 1.13 Komposisi Kontribusi Emisi GRK Tahun 2023..... 53
Gambar 1.14 Dukungan Bidang Transportasi Perkeretaapian Terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029..... 71
Gambar 2.1 Visi Indonesia Emas 2025-2045..... 78
Gambar 2.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029..... 77
Gambar 2.3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029..... 78
Gambar 2.4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 79
Gambar 2.5 Delapan Misi (Agenda) Pembangunan 2045 81
Gambar 2.6 Misi (Agenda) dan (Tujuan) Pembangunan 2045 81
Gambar 2.7 Misi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029 82
Gambar 2.8 Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN)..... 83
Gambar 2.9 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 dengan Arah (Tujuan) Pembangunan RPJPN 2025-2045 86
Gambar 2.10 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045..... 91
Gambar 2.11 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029..... 93
Gambar 2.12 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029..... 95
Gambar 2.13 Peta Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029..... 100
Gambar 3.1 Fokus Kementerian Perhubungan dalam Penyelenggaraan Bidang Transportasi Tahun 2025-2029 117
Gambar 3.2 Strategi Utama Pembangunan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029..... 118
Gambar 3.3 Struktur Arah Kebijakan (AK) untuk Mencapai Sasaran Srategis (SS) Kementerian Perhubungan 122
Gambar 3.4 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025..... 138

Gambar 3.5 Komposisi Jabatan Pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 143
Gambar 4.1 Peta Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Barang 179
Gambar 4.2 Peta Indikasi Pengembangan Kereta Api Perkotaan dalam Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan 180
Gambar 4.3 Indikasi Kerangka Pendanaan Secara Umum Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 182
Gambar 4.4 Komposisi Kerangka Pendanaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 185
Gambar 4.5 Kerangka Pendanaan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 185
Gambar 4.6 Kerangka Pendanaan Untuk Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 186
Gambar 4.7 Indikasi Kebutuhan Pedanaan PSO Bidang Transportasi Perkeretaapian Tahun 2025-2029 186

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

1.1.1 LATAR BELAKANG

Berdasarkan pada UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka setiap Kementerian/Lembaga diharuskan menyusun sistem perencanaan berjenjang yang dimulai dari perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek dimana pada setiap rencana mengacu kepada dokumen perencanaan yang ada di atasnya sehingga perencanaan yang ada saling terkait antara perencanaan pada tingkat nasional sampai dengan perencanaan teknis di masing-masing Kementerian/Lembaga.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian merupakan Unit Organisasi Eselon I di bawah Kementerian Perhubungan sesuai Peraturan Presiden No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kelola Kementerian Perhubungan. Sesuai arahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah perlu menyusun dokumen Rencana Strategis (Renstra) sebagai acuan pelaksanaan tugas dan fungsinya dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.

Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan pembangunan di bidang perkeretaapian yang telah diselaraskan dengan arah kebijakan pembangunan nasional sesuai RPJPN 2025-2045 (yang telah ditetapkan melalui UU No 59 Tahun 2024), RPJMN 2025-2029 (yang telah ditetapkan melalui Perpres No 12 Tahun 2025) dan arah kebijakan pembangunan bidang transportasi nasional sesuai Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 serta telah memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, prioritas nasional dan isu-isu strategis di bidang perkeretaapian, termasuk mengacu pada dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIP Nas) 2030.

Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dapat dijadikan pedoman dan acuan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam penyelenggaraan perkeretaapian selama 5 tahun ke depan dalam rangka mewujudkan perkeretaapian yang maju menuju Indonesia Emas 2045.

1.1.2 GAMBARAN PERKERETAAPIAN NASIONAL

A. Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api menunjukkan perkembangan jumlah jaringan transportasi/lintas pelayanan per tahun 2020-2024. Pada lintas pelayanan antarkota tahun 2020 mencapai 155 relasi, tahun 2021 mencapai 152 relasi, tahun 2022 mencapai 155 relasi. Setelah mencapai puncak pada tahun 2023 (166 relasi), jumlah relasi lintas pelayanan antarkota mengalami penurunan pada tahun 2024 mencapai 160 relasi. Sedangkan, pada lintas pelayanan perkotaan tahun 2020 mencapai 101 relasi, tahun 2021 mencapai 99 relasi, tahun 2022 mencapai 102 relasi, tahun 2023 mencapai 83 relasi, dan tahun 2024 mencapai 84 relasi.

Tabel 1.1 Jumlah Jaringan Transportasi/Lintas Pelayanan Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Lintas Pelayanan Antar Kota	Relasi	155	152	155	166	160
2	Lintas Pelayanan Perkotaan	Relasi	101	99	102	83	94
Jumlah/Total		**Relasi**	**256**	**251**	**257**	**249**	**254**

Catatan: Penetapan Lintas Pelayanan dilakukan setiap tahun, sehingga hanya lintas pelayanan tahun berjalan yang berlaku
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.2** menyajikan data jumlah stasiun kereta api yang melayani naik/turun penumpang berdasarkan pulau per tahun 2020-2024. Wilayah Pulau Jawa, jumlah stasiun kereta api yang melayani naik/turun penumpang tahun 2020 mencapai 463 unit, tahun 2021 dan 2022 mencapai 451 unit. Capaian tertinggi jumlah stasiun kereta api yang melayani naik/turun penumpang di wilayah pulau Jawa yaitu tahun 2023 dan tahun 2024 mencapai 489 unit.

Jumlah stasiun kereta api yang melayani naik/turun penumpang pada wilayah Pulau Sumatera tahun 2020 mencapai 166 unit, tahun 2021 mencapai 173 unit. Pada tahun 2022 terjadi penurunan yaitu mencapai 146 unit. Tahun 2023 dan tahun 2024 terjadi peningkatan kembali yaitu tahun 2023 mencapai 171 unit dan tahun 2024 mencapai 172 unit.
Jumlah stasiun kereta api pada wilayah Pulau Sulawesi tahun 2020 dan tahun 2021 tidak melayani naik/turun penumpang, dan baru ada pelayanan naik/turun penumpang di wilayah Pulau Sulawesi yaitu tahun 2022 hingga tahun 2024. Jumlah stasiun kereta api yang melayani naik/turun penumpang pada wilayah Pulau Sulawesi tahun 2022 mencapai 10 unit, tahun 2023 dan tahun 2024 mencapai 11 unit.

Tabel 1.2 Jumlah Stasiun Kereta Api yang Melayani Naik/Turun Penumpang Berdasarkan Pulau Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Wilayah Jawa	Unit	463	451	451	489	489
2	Wilayah Sumatera	Unit	166	173	146	171	172
3	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	10	11	11
Jumlah/Total		**Unit**	**629**	**624**	**607**	**671**	**672**

Catatan:
1. Stasiun meliputi Stasiun aktif/beroperasi dengan fungsi mencakup naik turun penumpang, multifungsi, bongkar muat barang dan keperluan operasi
2. Pada Tahun 2023-2024 mengacu pada data GIS Survailance Satker

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.3** menyajikan data produksi penumpang dan barang angkutan kereta api di Pulau Jawa, Pulau Sumatera, dan Pulau Sulawesi per tahun 2020-2024. Di wilayah Pulau Jawa, Pulau Sumatera, dan Pulau Sulawesi data produksi penumpang dan barang angkutan kereta api per tahun 2020-2024 mencakup jumlah penumpang, jarak tempuh penumpang (Km-Penumpang), rata-rata perjalanan penumpang, jumlah barang yang diangkut, jarak tempuh barang (Ton-Km), serta rata-rata jarak angkut barang. Dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1.3 Produksi Penumpang dan Barang Angkutan Kereta Api di Pulau Jawa

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
A	Jawa						
1	Penumpang	Orang	195.195.836	158.397.914	298.819.658	416.556.428	492.170.092
2	Km - Penumpang	Ribu Km-Pnp	10.327.876	8.729.963	18.447.005	27.893.531	27.897.737
3	Rata-rata perjalanan penumpang	Km	53	55	62	60	57
4	Barang	Ribu Ton	8.012	7.909	8.200	8.289	8.628
5	Ton - Km	Juta Ton-Km	3.293	2.804	3.028	2.995	3.296
6	Rata-rata jarak angkut barang	Km	411	354	369	362	382

Catatan: Pada tahun 2022 dikarenakan kesalahan sistem sebanyak 573 penumpang MRT tidak tercatat km-penumpang yang ditempuh
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Tabel 1.4 Produksi Penumpang dan Barang Angkutan Kereta Api di Pulau Sumatera

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
B	Sumatera						
7	Penumpang	Orang	4.059.272	4.151.993	8.371.699	12.352.852	14.161.384
8	Km - Penumpang	Ribu Km-Pnp	325.309	257.701	600.312	889.705	982.239
9	Rata-rata perjalanan penumpang	Km	80	62	72	72	70
10	Barang	Ribu Ton	37.423	42.129	49.897	55.966	60.980
11	Ton - Km	Juta Ton-Km	8.256	8.993	10.694	11.838	12.882
12	Rata-rata jarak angkut barang	Km	221	213	214	212	211

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Tabel 1.5 Produksi Penumpang dan Barang Angkutan Kereta Api di Pulau Sulawesi

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
C	Sulawesi						
13	Penumpang	Orang				213.755	280.539
14	Km - Penumpang	Ribu Km-Pnp				NA	19.358
15	Rata-rata perjalanan penumpang	Km				NA	69
16	Barang	Ribu Ton				-	-
17	Ton - Km	Juta Ton-Km				-	-
18	Rata-rata jarak angkut barang	Km				-	-

Catatan: Angkutan Barang belum tersedia di Pulau Sulawesi
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.6** menyajikan data jumlah penumpang layanan kereta api PSO berdasarkan kategori ekonomi dan jarak tempuh, serta jenis layanan kereta api, selama periode 2020 hingga 2024. Berdasarkan data dari Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, dapat dilihat bahwa produksi penumpang PSO mengalami dinamika jumlah penumpang yang berbeda selama periode 2020-2024. Layanan KRL Jabodetabek memiliki jumlah penumpang terbesar, yang mengalami penurunan signifikan pada tahun 2021, kemudian pulih secara bertahap. Layanan PSO LRT Jabodetabek baru dimulai pada tahun 2023, dengan jumlah penumpang yang cukup besar pada tahun 2024. Pengaruh pandemi COVID-19 sangat terlihat pada tahun 2020, terutama dalam layanan Ekonomi Lebaran dan beberapa layanan lainnya.

Tabel 1.6 Jumlah Penumpang PSO Kereta Api Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Jumlah Penumpang PSO Kereta Api Ekonomi Jarak Jauh	1.171.982	1.283.076	3.287.153	3.938.804	4.235.766
2	Jumlah Penumpang PSO Kereta Api Ekonomi Jarak Sedang	2.549.383	1.832.264	4.215.536	6.153.199	6.785.208
3	Jumlah Penumpang PSO Kereta Api Ekonomi Jarak Dekat	14.379.105	12.956.799	26.333.737	35.835.091	39.615.528
4	Jumlah Penumpang PSO KRD Ekonomi (termasuk KA Bandara YIA, BIAS)	3.297.847	1.368.732	3.465.188	5.529.951	6.551.417
5	Jumlah Penumpang PSO Kereta Api Ekonomi Lebaran	-	20.044	56.068	94.963	112.461
6	Jumlah Penumpang PSO KRL Jabodetabek	154.592.896	126.588.384	217.964.892	290.890.677	328.153.923
7	Jumlah Penumpang PSO KRL Yogyakarta	-	1.752.444	4.578.070	6.453.099	7.966.701
8	Jumlah Penumpang PSO LRT Jabodebek	-	-	-	4.562.673	21.055.870
Jumlah/Total		**175.991.213**	**145.801.743**	**259.900.644**	**353.458.457**	**414.476.874**

Catatan: Pembatalan perjalanan Kereta Api penumpang Ekonomi pada masa Lebaran Tahun 2020 karena pembatasan guna mencegah penyebaran virus COVID-19.
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.7** menyajikan data jumlah angkutan motor gratis kereta api berdasarkan lintasan (Utara, Tengah, Selatan) dan periode perjalanan (Lebaran dan Nataru), serta periode perjalanan mudik dan balik selama periode 2020 hingga 2024. Data ini disajikan dalam satuan Unit.

Tabel 1.7 Jumlah Angkutan Motor Gratis Kereta Api Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*			Periode	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Jumlah Angkutan Motor Gratis Kereta Api	Mudik	Lintas Utara	Lebaran	Unit	NA	NA	388	1.430	1.977
2			Lintas Tengah		Unit	-	-	-	1.965	3.102
3			Lintas Selatan		Unit	NA	NA	896	870	1.701
4		Balik	Lintas Utara		Unit	NA	NA	504	1.554	1.682
5			Lintas Tengah		Unit	-	-	-	2.066	3.076
6			Lintas Selatan		Unit	NA	NA	1.126	1.210	1.594
7		Mudik	Lintas Utara	Nataru	Unit	-	-	-	125	-
8			Lintas Tengah		Unit	-	-	-	-	996
9			Lintas Selatan		Unit	-	-	-	-	-
10		Balik	Lintas Utara		Unit	-	-	-	169	-
11			Lintas Tengah		Unit	-	-	-	-	872
12			Lintas Selatan		Unit	-	-	-	-	-

Catatan: Pada tahun 2020-2021 angkutan motor gratis ditiadakan guna mencegah penyebaran virus COVID-19
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.8** menyajikan data tingkat pelayanan angkutan kereta api di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, dengan fokus pada kinerja penumpang dan barang serta beberapa indikator operasional lainnya

Tabel 1.8 Tingkat Pelayanan Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Penumpang Berangkat Tepat (%)	%	88	95	93	93	98
2	Penumpang Berangkat Lambat (mnt)	Menit	1	1	1	1	0
3	Penumpang Datang Tepat (%)	%	81	92	88	88	95
4	Penumpang Datang Lambat (mnt)	Menit	2	1	1	2	1
5	Barang Berangkat Tepat (%)	%	77	77	72	92	93
6	Barang Berangkat Lambat (mnt)	Menit	-9	-15	-8	-77	-155
7	Barang Datang Tepat (%)	%	67	68	66	84	86
8	Barang Datang Lambat (mnt)	Menit	-5	-32	-27	-52	-120
9	Kedatangan dan Keberangkatan KA Tepat Waktu	%	78,60	90,72	90,56	90,33	96,19
10	Waktu Peredaran Gerbong Rata-rata	Hari	2	2	2	2	1
11	Km - Tempuh	km	95.582.730	55.621.613	72.116.439	83.329.684	88.670.350
12	Realisasi Frekuensi Perjalanan KA	Frekuensi	548.345	601.057	818.330	757.656	867.912

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.9** menyajikan data realisasi frekuensi/perjalanan kereta api berdasarkan grafik perjalanan kereta api di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024. Data ini dibagi menjadi dua kategori utama: KA Penumpang *(Passenger Train)* dan KA Barang *(Freight Train)*, dengan satuan pengukuran dalam Frekuensi. KA Penumpang memiliki frekuensi yang lebih tinggi dibandingkan KA Barang, tetapi kedua jenis kereta api menunjukkan tren pertumbuhan positif.

Tabel 1.9 Realisasi Frekuensi/Perjalanan KA berdasarkan Grafik Perjalanan KA Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	KA Penumpang	Frekuensi	475.976	525.481	608.710	676.427	787.530
2	KA Barang	Frekuensi	72.369	75.576	82.264	81.229	80.382
Jumlah/Total		**Frekuensi**	**548.345**	**601.057**	**690.974**	**757.656**	**867.912**

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

B. Prasarana Perkeretaapian

Berdasarkan data dari Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api menunjukkan data terkait panjang jalur kereta api per tahun 2020-2024. Pada **Tabel 1.10** menyajikan data panjang jalur kereta api di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, dibagi menjadi beberapa kategori utama: Panjang Jalur KA (Total *Railway Line*), Panjang Jalur Ganda, Panjang Jalur Tunggal, Panjang Jalur Elektrifikasi, Panjang Jalur Non-Elektrifikasi, dan Panjang Jalur KA Perkotaan. Semua data disajikan dalam satuan meter (m). Panjang jalur kereta api per tahun 2020-2024 menunjukkan bahwa panjang jalur kereta api di Indonesia mengalami peningkatan signifikan selama periode 2020-2024, dengan semua kategori jalur (total, ganda, tunggal, elektrifikasi, non-elektrifikasi, dan perkotaan) menunjukkan perkembangan pertumbuhan yang positif.

Tabel 1.10 Panjang Jalur Kereta Api Per Tahun 2020-2024

Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
Panjang Jalur KA	m	6.325.913	6.466.193	6.642.313	6.880.918	6.944.994
Panjang Jalur Ganda KA	m	3.367.290	3.507.570	3.599.750	3.832.880	3.880.456
Panjang Jalur Tunggal KA	m	2.958.623	2.958.623	3.042.563	3.048.038	3.064.538
Panjang Jalur KA	m	6.325.913	6.466.193	6.642.313	6.880.918	6.944.994
Panjang Jalur Elektrifikasi KA	m	701.377	705.091	705.091	1.092.389	1.092.389
Panjang Jalur Non-Elektrifikasi KA	m	5.624.536	5.761.102	5.937.222	5.788.529	5.852.605
Panjang Jalur KA Perkotaan	m	1.061.800	1.117.392	1.118.922	1.118.922	1.118.922

Catatan: Panjang Jalur Perkotaan termasuk KA Bandara, KRL, LRT dan MRT
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.11** menyajikan data jaringan jalur rel kereta api di Indonesia berdasarkan pulau pada tahun 2024, dibagi menjadi dua kategori utama: Aktif/Beroperasi dan Tidak Aktif/Tidak Beroperasi. Data ini disajikan dalam satuan meter (m). Pulau Jawa memiliki jaringan jalur rel kereta api paling lengkap dan aktif di Indonesia, diikuti oleh Sumatera. Sulawesi dan Papua memiliki jaringan yang lebih terbatas, sementara jumlah jalur tidak aktif/tidak beroperasi masih cukup signifikan, terutama di Jawa dan Madura.

Tabel 1.11 Jaringan Jalur Rel Berdasarkan Pulau Tahun 2024

<table>
<tr><td rowspan="12">Panjang Jalur Kereta Api Eksisting 9.178.201 m</td><td rowspan="10">Panjang Jalur Kereta Api Aktif/Beroperasi 6.927.294 m</td><td rowspan="3">Panjang Jalur Kereta Api di Pulau Sumatera 1.871.088 M</td><td>Wilayah Sumatera Bagian Utara</td><td>729.383 m</td></tr>
<tr><td>Wilayah Sumatera Bagian Barat</td><td>232.411 m</td></tr>
<tr><td>Wilayah Sumatera Bagian Selatan</td><td>909.294 m</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Panjang Jalur Kereta Api di Pulau Jawa 4.939.026 M</td><td>Wilayah Jakarta Dan Banten</td><td>983.373 m</td></tr>
<tr><td>Wilayah Jawa Bagian Barat</td><td>1.220.947 m</td></tr>
<tr><td>Wilayah Jawa Bagian Tengah</td><td>1.609.655 m</td></tr>
<tr><td>Wilayah Jawa Bagian Timur</td><td>1.125.051 m</td></tr>
<tr><td colspan="3">Panjang Jalur Kereta Api di Pulau Sulawesi 108.880 m</td></tr>
<tr><td colspan="3">Panjang Jalur Kereta Api di Pulau Papua 26.000 m</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Panjang Jalur Kereta Api Tidak Aktif/Tidak Beroperasi 2.233.207 m</td><td colspan="3">Panjang Jalur Kereta Api Sumatera 360.417 m</td></tr>
<tr><td colspan="3">Panjang Jalur Kereta Api Jawa Dan Madura 1.872.790 m</td></tr>
</table>

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.12** menyajikan data panjang jalur rel kereta api berdasarkan jenis rel (radius lengkung, diukur dalam meter) selama periode 2020 hingga 2024. Data ini disajikan dalam satuan meter (m) untuk setiap jenis rel yang tercatat. Panjang jalur rel kereta api mengalami peningkatan signifikan selama periode 2020-2024, dengan tren umum menunjukkan pertumbuhan yang konsisten. Jenis rel R 60 dan R 54 memiliki pertumbuhan yang cukup pesat, terutama pada tahun-tahun terakhir. Jenis rel lainnya (R 50, R 42, R 33, dan R 25) cenderung lebih stabil atau mengalami fluktuasi kecil.

Tabel 1.12 Panjang Jalur Rel Kereta Api Menurut Jenis Rel Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	R 60	m	60.880	60.880	192.280	425.410	425.410
2	R 54	m	4.615.280	5.054.825	5.172.716	5.176.758	5.240.834
3	R 50	m	212.181	196.181	196.181	196.181	196.181
4	R 42	m	1.051.948	772.582	699.411	700.844	700.844
5	R 33	m	275.367	271.468	271.468	271.468	271.468
6	R 25	m	110.257	110.257	110.257	110.257	110.257
Jumlah/Total		**m**	**6.325.916**	**6.466.197**	**6.642.313**	**6.880.918**	**6.944.994**

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada Tabel 1.13 menyajikan data jumlah kumulatif peningkatan/rehabilitasi jalur kereta api dan pembangunan jalur kereta api baru (termasuk jalur ganda dan reaktivasi) selama periode 2020-2024. Peningkatan/rehabilitasi jalur kereta api mengalami pertumbuhan yang signifikan selama periode 2020-2024, dengan tren umum menunjukkan peningkatan konsisten setiap tahun. Pembangunan jalur kereta api baru (termasuk jalur ganda dan reaktivasi) juga mengalami peningkatan yang cukup pesat, mencapai puncak pada tahun 2024. Total jumlah kumulatif peningkatan/rehabilitasi dan pembangunan jalur kereta api menunjukkan pertumbuhan yang stabil dan signifikan, mencapai 3.726,97 km pada tahun 2024.

Tabel 1.13 Jumlah Kumulatif Peningkatan/Rehabilitasi dan Pembangunan

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Peningkatan/ Rehabilitasi Jalur KA	Km	1354,97	1823,65	1897,90	1900,54	1979,05
2	Pembangunan Jalur KA Baru (Termasuk Jalur Ganda & Reaktivasi)	Km	1129,83	1270,11	1446,23	1684,84	1747,92
Jumlah/Total		**Km**	**2484,80**	**3093,76**	**3344,13**	**3585,38**	**3726,97**

Catatan: Terdapat pemisahan jenis kegiatan antara jumlah kumulatif peningkatan/rehabilitasi jalur KA dengan jumlah kumulatif pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi Per Tahun.
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.14** menyajikan data jumlah pergantian bantalan *(railway sleepers replacement)* di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, dengan satuan pengukuran dalam batang *(stick).* Puncak tertinggi tercatat pada tahun 2020 mencapai 1.012.984 Batang, sementara tahun-tahun lainnya menunjukkan variasi yang lebih rendah.

Tabel 1.14 Penggantian Bantalan Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Penggantian Bantalan *Railway Sleepers Replacement*	Batang *Stick*	1.012.984	287.024	415.479	4.334	130.850
	Jumlah/Total	**Batang *Stick***	**1.012.984**	**287.024**	**415.479**	**4.334**	**130.850**

Catatan: Jumlah penggantian bantalan berdasarkan panjang peningkatan/rehabilitasi jalan KA
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.15** menyajikan data panjang jalur kereta api berdasarkan kategori TQI, yaitu TQI A dan TQI B, selama periode 2020-2024. Data disajikan dalam satuan kilometer per tahun (km' sp) serta persentase terhadap total panjang jalur rel. Panjang jalur rel dalam kategori TQI A mengalami peningkatan konsisten selama periode 2020-2024. Persentase jalur rel dalam kategori ini juga meningkat secara bertahap, mencapai 95,02% pada tahun

2024, yang menunjukkan bahwa sebagian besar jalur rel memiliki kualitas yang memungkinkan kecepatan operasi tinggi. Panjang jalur rel dalam kategori TQI B mengalami penurunan konsisten selama periode 2020-2024. Persentase jalur rel dalam kategori ini juga menurun secara bertahap, mencapai 4,97% pada tahun 2024, yang menandakan adanya perbaikan infrastruktur rel untuk mendukung kecepatan operasi yang lebih tinggi.

Tabel 1.15 Panjang Jalur Rel Kereta Api Menurut Kategori TQI Per Tahun 2020-2024

Klasifikasi TQI		Kualifikasi		Panjang Jalur Terukur (km' sp)				
				2020	2021	2022	2023	2024
TQI A	Kategori 1	Kecepatan	: 100 s.d 120 km/jam	4.668,876 (89,65%)	5.239,510 (90,34%)	5.351,925 (91.37%)	5.538,965 (93,85%)	5.639,950 (95,02%)
		Kondisi	: Nyaman					
	Kategori 2	Kecepatan	: 80 s.d 100 km/jam					
		Kondisi	: Aman					
TQI B	Kategori 3	Kecepatan	: 60 s.d 80 km/jam	539,277 (10,35%)	560,035 (9,66%)	505,487 (8,36%)	385,550 (6,13%)	295,262 (4,97%)
		Kondisi	: Waspada					
	Kategori 4	Kecepatan	: 40 s.d 60 km/jam					
		Kondisi	: Bahaya					
Jumlah/Total				5.208,153	5.799,545	5.855,060	5.902,030	5.935,241

Keterangan:
TQI A: Kecepatan 80 s.d 120 km/jam
TQI B: Kecepatan 40 s.d 80 km/jam
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.16** menyajikan data jumlah persinyalan mekanik (M) dan persinyalan elektrik (E) menurut wilayah di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, dengan satuan pengukuran dalam set.

Tabel 1.16 Jumlah Persinyalan Mekanik dan Elektrik Menurut Wilayah Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020		2021		2022		2023		2024	
			M	E	M	E	M	E	M	E	M	E
1	BTP Kelas I Jakarta	**Set**	**10**	**83**	**10**	**86**	**7**	**97**	**1**	**82**	**1**	**88**
	a. LRT Jakarta	Set	-	6	-	6	-	6	-	6	-	6
	b. MRT Jakarta	Set	-	13	-	13	-	13	-	13	-	13
	c. *Sky Train* (Kereta Api Layang) Bandara Soekarno Hatta	Set	-	3	-	3	-	3	-	3	-	3
	d. LRT Jabodebek	Set	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
	e. Kereta Cepat Jakarta Bandung	Set	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
	f. F. Lainnya	Set	10	61	10	64	7	75	1	57	1	63
2	BTP Kelas I Bandung	**Set**	**29**	**62**	**29**	**56**	**27**	**60**	**28**	**66**	**27**	**65**
	a. Kereta Cepat Jakarta Bandung	Set	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
	b. Lainnya	Set	29	62	29	56	27	60	28	64	27	63
3	BTP Kelas I Semarang	**Set**	**15**	**103**	**15**	**105**	**17**	**104**	**16**	**104**	**15**	**105**
4	BTP Kelas I Surabaya	**Set**	**70**	**46**	**70**	**46**	**70**	**46**	**59**	**44**	**72**	**44**
5	BTP Kelas I Medan	**Set**	**27**	**29**	**27**	**30**	**27**	**30**	**28**	**29**	**25**	**31**
6	BTP Kelas II Padang	**Set**	**29**	**-**	**29**	**-**	**29**	**-**	**13**	**-**	**12**	**0**
7	BTP Kelas II Palembang	**Set**	**74**	**10**	**74**	**15**	**65**	**24**	**62**	**21**	**60**	**23**
8	Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	**Set**	**-**	**13**	**-**	**13**	**-**	**13**	**-**	**13**	**-**	**14**
9	Balai Pengelola Kereta Api Sumatera Selatan	**Set**	**-**	**-**	**-**	**5**	**-**	**13**	**-**	**14**	**-**	**14**
Total		**Set**	**254**	**346**	**254**	**356**	**242**	**387**	**207**	**373**	**212**	**384**

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.17** menyajikan data peningkatan/pembangunan fasilitas operasi kereta api di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, dibagi menjadi dua kategori utama: Peningkatan/Pembangunan Persinyalan dan Telekomunikasi Kereta Api, dan juga Pembangunan Pelistrikan. Peningkatan/pembangunan persinyalan dan telekomunikasi mengalami fluktuasi tetapi secara umum menunjukkan upaya modernisasi sistem operasi kereta api, dengan puncak tercatat pada tahun 2020 (28 unit). Panjang pembangunan pelistrikan juga mengalami fluktuasi signifikan, dengan puncak tercatat pada tahun 2023 (387,298 km).

Tabel 1.17 Peningkatan/Pembangunan Fasilitas Operasi Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Peningkatan/Pembangunan Persinyalan dan Telekomunikasi KA	Unit	28	10	21	3	3
2	Pembangunan Pelistrikan	Km	139,436	3,714	0	387,298	0

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

C. Sarana Perkeretaapian

Berdasarkan data Direktorat Sarana Perkeretaapian, Pada **Tabel 1.18** menyajikan data jumlah sarana kereta api di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, dibagi menjadi beberapa kategori utama berdasarkan jenis kereta dan wilayah operasi. Kereta api kecepatan normal mengalami peningkatan stabil dalam jumlah selama periode 2020-2024, meskipun ada fluktuasi kecil. Jenis-jenis kereta api lainnya, seperti monorel, trem, kereta api levitasi magnetik, dan kereta api gantung, masih belum tersedia atau belum tercatat selama periode tersebut.

Tabel 1.18 Jumlah Sarana Kereta Api Per Tahun 2020-2024

No	Uraian Description	Satuan Unit	2020	2021	2022	2023	2024
A	**Kereta Api Kecepatan Normal**						
1	**Lokomotif**						
a	Lokomotif Diesel						
	Wilayah Jawa	Unit	249	233	239	249	248
	Wilayah Sumatera	Unit	236	262	274	265	265
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
b	Lokomotif Listrik						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
c	Lokomotif Uap						
	Wilayah Jawa	Unit	3	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	1	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Lokomotif		**Unit**	**489**	**495**	**513**	**514**	**513**
2	**Kereta**						
a	Kereta dengan Penggerak Sendiri						
	Wilayah Jawa	Unit	1.376	1.452	1.452	1.691	1.580
	Wilayah Sumatera	Unit	61	38	62	53	56
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	6
b	Kereta yang ditarik lokomotif						
	Wilayah Jawa	Unit	1.809	1.591	1.607	1.766	1.951
	Wilayah Sumatera	Unit	208	173	173	157	159
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah Kereta		**Unit**	**3.454**	**3.254**	**3.294**	**3.667**	**3.752**
3	**Gerbong**						
	Wilayah Jawa	Unit	2.410	2.067	2.082	2.050	1.938
	Wilayah Sumatera	Unit	5.638	5.712	6.136	6.480	6.631

No	Uraian Description	Satuan Unit	2020	2021	2022	2023	2024
	Jumlah Gerbong	**Unit**	**8.048**	**7.779**	**8.218**	**8.530**	**8.569**
4	**Peralatan Khusus**						
a	Peralatan Khusus dengan Penggerak Sendiri						
	Wilayah Jawa	Unit	89	113	125	129	134
	Wilayah Sumatera	Unit	40	49	54	53	54
	Wilayah Sulawesi	Unit	7	8	8	6	6
b	Peralatan Khusus yang ditarik Lokomotif						
	Wilayah Jawa	Unit	57	37	39	38	36
	Wilayah Sumatera	Unit	24	27	26	24	25
	Wilayah Sulawesi	Unit	1	0	0	1	1
	Jumlah Peralatan Khusus	**Unit**	**218**	**234**	**252**	**251**	**256**
	Jumlah Kereta Api Kecepatan Normal	**Unit**	**12.209**	**11.762**	**12.277**	**12.962**	**13.092**
B	**Kereta Api Kecepatan Tinggi**						
1	**Kereta/Coach**						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	24	88	88
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
2	**Peralatan Khusus**						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	8
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
	Jumlah Kereta Api Kecepatan Tinggi	**Unit**	**0**	**0**	**24**	**88**	**96**
C	**Kereta Api Monorel**						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sulawesi	Unit	0	0	0	0	0
	Jumlah Kereta Api Monorel	**Unit**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
D	**Kereta Api Motor Induksi Linier**						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Jumlah Kereta Api Motor Induksi Linier	**Unit**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
E	**Kereta Api Gerak Udara**						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Jumlah Kereta Api Gerak Udara	**Unit**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
F	**Kereta Api Levitasi Magnetik**						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Jumlah Kereta Api Levitasi Magnetik	**Unit**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
G	**Trem**						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Sumatera	Unit	0	0	0	0	0
	Jumlah Trem	**Unit**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
H	**Kereta Api Gantung**						
	Wilayah Jawa	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Kalimantan	Unit	0	0	0	0	0
	Wilayah Papua	Unit	0	0	0	0	0
	Jumlah Kereta Api Gantung	**Unit**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	Jumlah Sarana Kereta Api	**Unit**	**12.209**	**11.762**	**12.301**	**13.050**	**13.186**

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Tabel 1.19 Jumlah Sarana Kereta Api Berdasarkan Kepemilikan Tahun 2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	Gerbong	Kereta	Kereta Berpenggerak Sendiri	Lokomotif	Peralatan Khusus Berpenggerak Sendiri	Peralatan Khusus Tanpa Penggerak	Railbus	Total
A	Jawa	Unit	1.938	1.953	1.668	248	134	36	0	5.977
	Ditjen Perkeretaapian	Unit	60	0	40	3	29	8	0	140
	PT Angkasa Pura II	Unit	0	0	12	0	1	0	0	13
	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Unit	1.875	1.953	336	242	72	28	0	4.506
	PT Kereta Commuter Indonesia	Unit	0	0	1.080	2	0	0	0	1.082
	PT Kereta Cepat Indonesia China	Unit	3	0	88	1	28	0	0	120
	PT LRT Jakarta	Unit	0	0	16	0	1	0	0	17
	PT MRT Jakarta	Unit	0	0	96	0	3	0	0	99
B	Sumatera	Unit	6.637	159	53	265	54	25	3	7.196
	Ditjen Perkeretaapian	Unit	41	0	2	2	16	1	0	62
	Pemprov Sumatera Selatan	Unit	0	0	0	0	0	0	3	3
	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Unit	6.466	159	35	263	35	24	0	6.982
	PT Railink	Unit	0	0	16	0	0	0	0	16
	PT TEL	Unit	130	0	0	0	0	0	0	130
	PT. Mitra Kerja Prasarana	Unit	0	0	0	0	3	0	0	3
C	Sulawesi	Unit	0	0	6	0	6	1	0	13
	Ditjen Perkeretaapian	Unit	0	0	0	0	6	1	0	7
	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Unit	0	0	6	0	0	0	0	6
Jumlah/Total		Unit	8.575	2.112	1.727	513	194	62	3	13.186

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.19** menyajikan data jumlah sarana kereta api berdasarkan kepemilikan pada tahun 2024, yang dibagi menjadi tiga wilayah utama, yaitu Jawa, Sumatera, dan Sulawesi. Data disajikan dalam satuan unit, dengan kategori aset kereta api: Gerbong, Kereta Berpenggerak Sendiri, Lokomotif, Peralatan Khusus Berpenggerak Sendiri, Peralatan Khusus Tanpa Penggerak, dan Railbus. Berdasarkan data dari Direktorat Sarana Perkeretaapian, Wilayah Jawa memiliki jumlah sarana kereta api dengan total 5.977 unit. Wilayah Sumatera memiliki jumlah sarana kereta api dengan total 7.196 unit. Wilayah Sulawesi memiliki jumlah sarana kereta api 13 unit. PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah pemilik utama sarana kereta api di seluruh wilayah, dengan kontribusi signifikan terutama dalam kategori Gerbong, Kereta, dan Lokomotif.

Pada **Tabel 1.20** menyajikan data jumlah sarana milik negara berdasarkan wilayah di Indonesia tahun 2024, dibagi menjadi enam kategori utama: Lokomotif *(Locomotive)*, Kereta *(Coach),* KRD/*Diesel Locomotive,* KRL/*Electric Locomotive,* Gerbong/*Wagon,* Peralatan Khusus/*Special Purposed Cars.* Berdasarkan data dari Direktorat Sarana Perkeretaapian, Wilayah Semarang memiliki jumlah aset terbesar dalam kategori KRL/*Electric Locomotive* (40 unit). Wilayah Balai Perawatan memiliki jumlah aset terbesar dalam kategori Gerbong/*Wagon* (22 unit) dan Peralatan Khusus/*Special Purposed Cars* (21 unit). Wilayah Medan memiliki jumlah aset terbesar dalam kategori KRD/*Diesel Locomotive* (2 unit).

Pada **Tabel 1.21** menyajikan data pengadaan dan rehabilitasi sarana kereta api di Indonesia selama periode 2020 hingga 2024, dibagi menjadi dua kategori utama yaitu Pengadaan Sarana dan Rehabilitasi Sarana. Data disajikan dalam satuan unit. Pengadaan sarana kereta api mengalami penurunan signifikan, dengan hanya tercatat pengadaan peralatan khusus sebesar 6 unit pada tahun 2021. Tidak ada pengadaan sarana baru untuk KRD/KRL/KRDE, kereta, atau gerbong selama periode 2020-2024. Rehabilitasi sarana juga mengalami penurunan signifikan, dengan aktivitas rehabilitasi yang hanya tercatat pada tahun 2020 (12 unit) dan tahun 2021 (28 unit). Tidak ada kegiatan rehabilitasi pada tahun 2022, 2023, dan 2024.

Tabel 1.20 Jumlah Sarana Milik Negara Berdasarkan Wilayah Tahun 2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	Jakarta	Bandung	Semarang	Balai Perawatan	Surabaya	Medan	Padang	Palembang	Sulawesi
1	Lokomotif/ *Locomotive*	Unit	1	0	0	2	0	1	0	1	0
2	Kereta/ *Coach*	Unit	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	KRD/ *Diesel Locomotive*	Unit	0	0	0	0	0	2	0	0	0
4	KRL/ *Electric Locomotive*	Unit	0	0	40	0	0	0	0	0	0
5	Gerbong/ *Wagon*	Unit	19	0	18	22	1	21	0	20	0
6	Peralatan Khusus/ *Special Purposed Cars*	Unit	4	8	3	21	1	10	0	7	7
Jumlah/Total		**Unit**	24	8	61	45	2	34	0	28	7

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Tabel 1.21 Pengadaan dan Rehabilitasi Sarana Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Pengadaan KRD/KRL/KRDE	Unit	0	0	0	0	0
2	Pengadaan Kereta	Unit	0	0	0	0	0
3	Pengadaan Gerbong	Unit	0	0	0	0	0
4	Pengadaan Peralatan Khusus	Unit	0	6	0	0	0
Jumlah/Total Pengadaan		**Unit**	0	6	0	0	0
1	Rehabilitasi KRD/KRL/KRDE	Unit	12	28	0	0	0
2	Rehabilitasi Kereta	Unit	0	0	0	0	0
Jumlah/Total Rehabilitasi		**Unit**	**12**	**28**	**0**	**0**	**0**

Catatan: Tidak ada kegiatan pengadaan dan rehabilitasi sarana pada tahun 2022-2024
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

D. Keselamatan Perkeretaapian

Berdasarkan data dari Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, menyajikan data jumlah kecelakaan, penyebab kecelakaan dan korban angkutan kereta api selama periode 2020-2024. Data disajikan dalam satuan Kejadian *(Accident).* Pada **Tabel 1.22** menunjukkan bahwa anjlokan adalah jenis kecelakaan kereta api yang paling sering terjadi, meskipun jumlahnya menunjukkan tren penurunan. Tabrakan KA dengan KA, terguling, dan terbakar memiliki jumlah kejadian yang sangat rendah, dengan insiden sporadis pada tahun tertentu. Total kecelakaan menunjukkan penurunan secara keseluruhan selama periode 2020-2024.

Data jumlah kecelakaan kereta api berdasarkan penyebab selama periode 2020 hingga 2024. Data disajikan dalam satuan Kejadian *(Accident).* Prasarana adalah penyebab yang cukup signifikan, meskipun jumlahnya menunjukkan tren penurunan. Sarana juga menjadi penyebab yang cukup signifikan, tetapi jumlahnya relatif lebih rendah dibandingkan prasarana. SDM operator, eksternal, dan alam memiliki jumlah kejadian yang sangat rendah.

Data jumlah kecelakaan kereta api berdasarkan korban meninggal dunia dan tingkat keparahan luka selama periode 2020 hingga 2024. Data disajikan dalam satuan Orang *(Person*). Tahun 2023 dan tahun 2024 mencatat jumlah korban tertinggi (korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan). Sebelumnya, tidak ada korban sama sekali selama periode 2020-2022.

Tabel 1.22 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kecelakaan, Penyebab dan Korban Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
A	**Jenis Kecelakaan**						
1	Tabrakan KA dengan KA	Kejadian *(Accident)*	0	1	1	0	1
2	Anjlokan	Kejadian *(Accident)*	17	10	10	7	4
3	Terguling	Kejadian *(Accident)*	0	1	0	1	0
4	Terbakar	Kejadian *(Accident)*	1	1	2	0	0
Jumlah Kecelakaan		**Kejadian *(Accident)***	**18**	**13**	**13**	**8**	**5**
B	**Penyebab Kecelakaan**						
1	Sarana	Kejadian *(Accident)*	4	1	1	0	1
2	Prasarana	Kejadian *(Accident)*	12	8	5	6	4
3	SDM Operator	Kejadian *(Accident)*	1	1	2	0	0
4	Eksternal	Kejadian *(Accident)*	1	3	0	0	0
5	Alam	Kejadian *(Accident)*	0	0	0	0	0
Jumlah Penyebab Kecelakaan		**Kejadian *(Accident)***	**18**	**13**	**8**	**6**	**5**
C	**Korban (Orang)**						
1	Meninggal Dunia	Orang *(Person)*	0	0	0	0	4
2	Luka Berat	Orang *(Person)*	0	0	0	0	4
3	Luka Ringan	Orang *(Person)*	0	0	0	32	33
Jumlah Korban Kecelakaan		**Orang *(Person)***	**0**	**0**	**0**	**32**	**41**

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.23** menyajikan data sertifikasi kompetensi SDM perkeretaapian yang diterbitkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian selama periode 2020 hingga 2024. Data disajikan dalam bentuk Sertifikat *(Certificates)*, dengan keterangan untuk setiap kategori pekerjaan. Jumlah sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian mengalami fluktuasi signifikan selama periode 2020-2024, dengan beberapa kategori mencapai puncak pada tahun 2024. Awak sarana perkeretaapian, PPKA (Pengatur Perjalanan KA), dan Tenaga Perawatan Prasarana memiliki jumlah sertifikat yang lebih besar dibandingkan kategori lainnya. Beberapa kategori seperti JPJ (Juru Periksa Jalan), Penguji Awak Sarana Perkeretaapian, Asesor, dan Petugas Pengawas Lapangan memiliki jumlah sertifikat yang sangat rendah atau nol selama beberapa tahun.

Tabel 1.23 Sertifikat Kompetensi SDM Perkeretaapian yang Diterbitkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	Awak Sarana Perkeretaapian	Sertifikat	1.161	1.880	1.048	2.134	1.874
2	PPKA (Pengatur Perjalanan KA)	Sertifikat	588	823	703	1.142	2.033
3	PJL (Penjaga Pintu Perlintasan)	Sertifikat	166	297	162	2.088	2.231
4	JPJ (Juru Periksa Jalan)	Sertifikat	0	0	0	0	0
5	Penguji Awak Sarana Perkeretaapian	Sertifikat	0	0	0	0	0
6	Penguji Sarana Perkeretaapian	Sertifikat	0	38	0	17	54
7	Penguji Prasarana Perkeretaapian	Sertifikat	0	81	0	45	53
8	Inspektur Sarana Perkeretaapian	Sertifikat	0	27	0	49	24
9	Inspektur Prasarana Perkeretaapian	Sertifikat	0	39	0	131	26
10	Auditor Perkeretaapian	Sertifikat	0	43	0	19	19
11	Petugas Pengawas Lapangan	Sertifikat	0	0	0	0	0
12	Asesor	Sertifikat	0	0	0	99	0
13	Tenaga Perawatan Prasarana	Sertifikat	866	1.058	552	2.065	3.991
14	Tenaga Perawatan Sarana	Sertifikat	385	946	937	1.889	534
15	Tenaga Pemeriksa Prasarana	Sertifikat	369	230	183	573	1.497
16	Tenaga Pemeriksa Sarana	Sertifikat	114	271	183	820	372
Total		**Sertifikat**	**3.649**	**5.733**	**3.768**	**11.071**	**12.708**

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.24** menyajikan data jumlah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) selama periode 2020 hingga 2024, yang dibagi menjadi dua kategori utama yaitu Ditjen Perkeretaapian dan Non Ditjen Perkeretaapian. Data disajikan dalam satuan Pegawai, dengan sub-kategori tambahan untuk Aktif dan Non Aktif. Jumlah total pegawai stabil pada 60 orang selama periode 2020-2021. Ada peningkatan signifikan pada tahun 2022, mencapai 91 orang, kemudian tetap stabil pada tahun 2023 dan 2024.

Tabel 1.24 Jumlah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	**Ditjen Perkeretaapian**	**Pegawai**	**40**	**40**	**67**	**67**	**67**
	Aktif	Pegawai	16	16	43	43	43
	Non Aktif	Pegawai	24	24	24	24	24
2	**Non Ditjen Perkeretaapian**	**Pegawai**	**20**	**20**	**24**	**24**	**24**
	Aktif	Pegawai	1	1	5	5	5
	Non Aktif	Pegawai	19	19	19	19	19
Total		**Pegawai**	**60**	**60**	**91**	**91**	**91**

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.25** menyajikan data statistik perlintasan sebidang di Pulau Jawa dan Sumatera selama periode 2020-2024, dibagi menjadi tiga kategori utama, yaitu Resmi Dijaga *(Guarded)*, Resmi Tidak Dijaga *(Unguarded),* dan Liar (Illegal). Data disajikan dalam bentuk Unit. Pulau Jawa memiliki jumlah perlintasan sebidang lebih besar dibandingkan Pulau Sumatera selama periode tersebut. Perlintasan sebidang resmi dijaga mengalami peningkatan signifikan pada tahun 2024, mencapai 1.877 unit. Sementara perlintasan sebidang resmi tidak dijaga dan perlintasan sebidang liar menunjukkan penurunan signifikan selama periode 2020-2024.

Tabel 1.25 Perlintasan Sebidang di Pulau Jawa dan Sumatera Per Tahun 2020-2024

No	Uraian *Description*	Satuan *Unit*	2020	2021	2022	2023	2024
1	**Jawa**						
	Resmi Dijaga	Unit	1.122	1.057	1.206	1.210	1.610
	Resmi Tidak Dijaga	Unit	1.860	1.479	1.335	1.300	827
	Liar	Unit	1.180	394	498	447	301
2	**Sumatera**						
	Resmi Dijaga	Unit	164	442	442	440	267
	Resmi Tidak Dijaga	Unit	102	277	282	263	144
	Liar	Unit	682	643	431	410	747
Jumlah Jawa + Sumatera							
Resmi Dijaga		**Unit**	**1.286**	**1.499**	**1.648**	**1.650**	**1.877**
Resmi Tidak Dijaga		**Unit**	**1.962**	**1.756**	**1.617**	**1.563**	**971**
Liar		**Unit**	**1.862**	**1.037**	**929**	**857**	**1.048**
Jumlah/Total		**Unit**	**5.110**	**4.292**	**4.194**	**4.070**	**3.896**

Catatan:
• Tahun 2015, data perlintasan sebidang di Pulau Jawa dan Sumatera tidak tersedia.
• Data ditampilkan secara kumulatif.
Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

1.1.3 KEDUDUKAN, TUGAS DAN FUNGSI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Sesuai dengan Peraturan Presiden No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kelola Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian dipimpin oleh Direktur Jenderal yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

a. Perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api.
b. Pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api.
c. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api.
d. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api.
e. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api.
f. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

g. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh menteri perhubungan.

Struktur organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menjalankan tugas dan fungsi terdiri dari 1 Sekretariat dan 4 Direktorat Teknis sebagai berikut:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian.
2. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
3. Direktorat Prasarana Perkeretaapian.
4. Direktorat Sarana Perkeretaapian.
5. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki unit pelaksana teknis yang diatur melalui peraturan tersendiri yaitu:

1. Balai Teknik Perkeretaapian, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian yang diklasifikasikan ke dalam 2 (dua) kelas, terdiri atas:
    a. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I, yang terdiri atas:
        i. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Jakarta.
        ii. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung.
        iii. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Semarang.
        iv. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
        v. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Medan.
    b. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II, yang terdiri atas:
        i. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang.
        ii. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang.
2. Balai Pengujian Perkeretaapian, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengujian Perkeretaapian.
3. Balai Perawatan Perkeretaapian, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Perawatan Perkeretaapian.
4. Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan.
5. Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.

Pelaksanaan program dan kegiatan Direktorat Jenderal Perkeretaapian membutuhkan dukungan dari berbagai sumber daya agar sistem dapat berjalan dengan baik. Pemanfaatan kekuatan secara tepat guna dengan sumber daya manusia dan sumber daya anggaran diharapkan dapat meningkatkan kinerja dalam melaksanakan tugas dan fungsi pada setiap unit di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

1.1.4 EVALUASI CAPAIAN

1.1.4.1 EVALUASI CAPAIAN RPJMN BIDANG PERKERETAAPIAN 2020-2024

Di dalam RPJMN 2020-2024 disampaikan 5 (lima) arahan utama Presiden yang digunakan sebagai strategi melaksanakan misi Presiden yang dikenal dengan Nawacita Kedua dan dalam rangka mencapai sasaran Visi Indonesia 2045. Arahan tersebut meliputi (1) Pembangunan Sumber Daya Manusia; (2) Pembangunan Infrastruktur; (3) Penyederhanaan regulasi; (4) Penyederhanaan Birokrasi; dan (5). Transformasi Ekonomi. Visi, misi dan lima arahan Presiden diterjemahkan dalam 7 (tujuh) agenda pembangunan pada RPJMN 2020-2024. Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan yaitu pada Agenda Pembangunan 5 Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar yang diamanatkan dapat berkontribusi dalam mendukung arah kebijakan pembangunan nasional melalui:

1) Pembangunan Infrastruktur Dasar

Dalam pembangunan Infrastruktur Pelayanan Dasar terdapat 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) yaitu Keselamatan dan Keamanan Transportasi dan terdapat 1 (satu) Proyek Prioritas (ProP) yaitu Pemenuhan Fasilitas Keselamatan dan Keamanan Transportasi dengan Indikator yang digunakan adalah rasio kejadian kecelakaan kereta api per 1 juta perjalanan kereta api (rasio) dengan capaian tahun 2024 triwulan II sebesar 0,09 dan sudah memenuhi target 2024 sebesar 0,23.

Tabel 1.26 Capaian Pembangunan Infrastruktur Dasar Tahun 2024

Indikator	Target	Capaian
Rasio kejadian kecelakaan kereta api per 1 juta perjalanan kereta api	0,23	0,09

2) Pembangunan Infrastruktur Ekonomi

Dalam pembangunan Infrastruktur Ekonomi terdapat 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) yaitu Konektivitas Kereta Api dan terdapat 4 (empat) Proyek Prioritas (ProP) yaitu: (1) Pembangunan Jalur KA Antar Kota; (2) Peningkatan, Pemeliharaan, Perawatan dan Pengoperasian Jaringan Prasarana Kereta Api; (3) Pembangunan KA Akses Pelabuhan dan Bandara; (4) Penyediaan PSO dan Subsidi. Indikator yang digunakan adalah: (1) Panjang jalur kereta api yang terbangun (kumulatif km); (2) Persentase jalur kereta api sesuai standar TQI kategori 1 dan 2; (3) Jumlah simpul transportasi yang terhubung kereta api. Capaian tahun 2024 triwulan II indikator panjang jalur kereta api yang terbangun (kumulatif km) sepanjang 6.927 km (belum memenuhi target 2024 sepanjang 7.451 km, capaian indikator persentase jalur kereta api sesuai standar TQI kategori 1 dan 2 adalah 94% (sudah memenuhi target 2024 sebesar 94%) dan capaian indikator jumlah simpul transportasi yang terhubung kereta api sudah 4 simpul transportasi (belum memenuhi target 2024 yaitu 8 simpul transportasi).

Tabel 1.27 Capaian Pembangunan Infrastruktur Ekonomi Tahun 2024

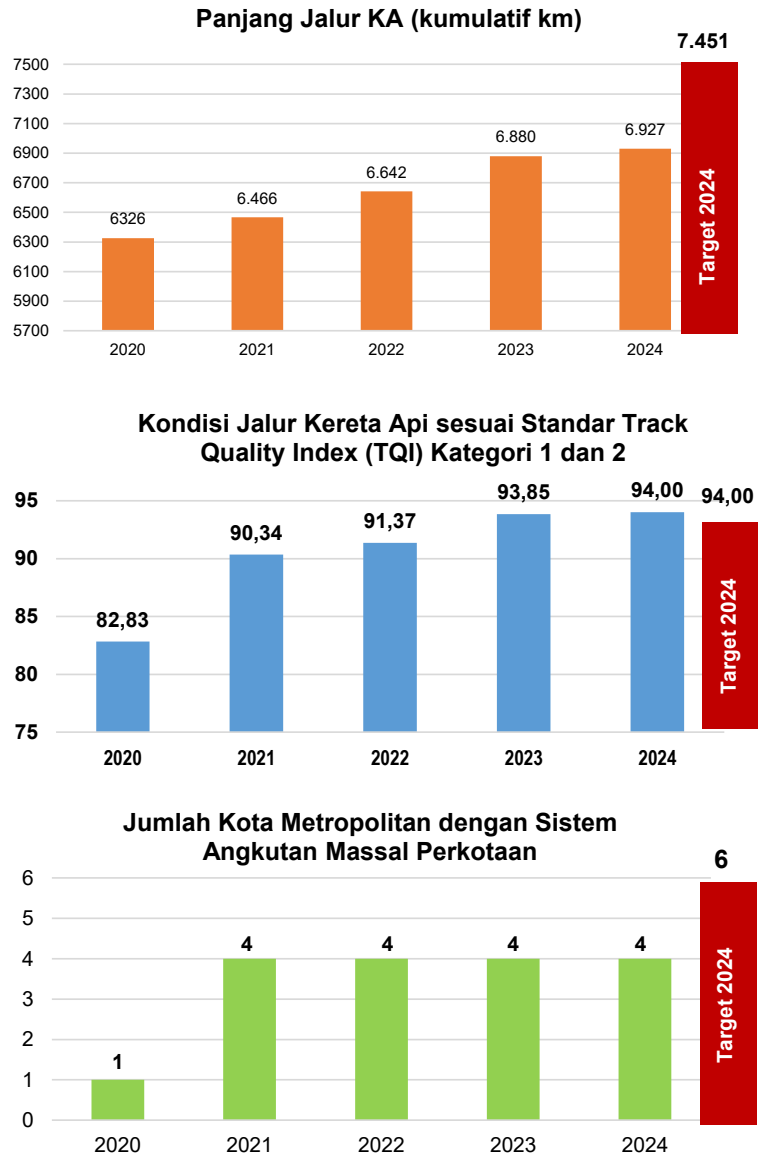
Indikator	Target	Capaian
Panjang jalur kereta api yang terbangun (kumulatif km)	7.451 km	6.945 km
Persentase jalur kereta api sesuai standar TQI kategori 1 dan 2	94%	95,02%

3) Pembangunan Infrastruktur Perkotaan

Dalam pembangunan Infrastruktur Perkotaan terdapat 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) yaitu Transportasi Perkotaan dan terdapat 2 (dua) Proyek Prioritas (ProP) yaitu Pengembangan SAUM perkotaan di 6 wilayah metropolitan dan Pengembangan SAUM perkotaan besar lainnya.

Tabel 1.28 Capaian Pembangunan Infrastruktur Perkotaan Tahun 2024

Indikator	Target	Capaian
Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis rel	6 perkotaan (Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang dan Makassar)	4 perkotaan (Jakarta, Surabaya, Bandung dan Medan)



Gambar 1.1 Evaluasi Capaian RPJMN Bidang Perkeretaapian Dalam Rangka Mendukung Agenda Pembangunan Prioritas Nasional (PN) 5

Tabel 1.29 Capaian Kegiatan Prioritas Nasional RPJMN 2020-2024

No	Program Prioritas (Pp)/ Kegiatan Prioritas (Kp)/ Proyek Prioritas (Prop)/ Proyek	Lokasi	Capaian	Keterangan
1	Pembangunan Jalur Ka/Reaktivasi Binjai–Besitang	Sumatera Utara	Binjai – Besitang Memiliki Panjang Jalur 78,4 Km	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
2	Pembangunan Jalur Ka Solo Balapan-Adi Sumarmo	Jawa Tengah	Panjang Jalur : 13 Km, Luas Lahan : 143.597 M2	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
3	Pembangunan Jalur Ka YIA	Yogyakarta	5,4 Km Jalur Baru Doble Track 4,9 Km Struktur Elevated 1,1 Km Struktur Timbunan 15 Jembatan	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
4	Elektrifikasi Jalur Ka Yogyakarta – Solo	DI Yogyakarta, Jawa Tengah	Panjang Jalur : 59,33 Km Sp Jumlah Stasiun : 11 Stasiun Jumlah Gardu: 8 Gardu	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
5	Elektrifikasi Jalur Ka Solo – Palur Dan Depo Krl	Jawa Tengah	Panjang Jalur 6,236 Km Jumlah Stasiun : 4 Stasiun Jumlah Gardu: 1 Gardu	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
6	Pembangunan Double Track Jawa Selatan	Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur	Pembangunan Jalur Ganda Lintas Selatan Jawa Ini Memiliki Panjang Total Sekitar 694 Km	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
7	Pembangunan Jalur Ganda Ka Kroya-Kutoarjo	Jawa Tengah	Panjang Jalur 76 Km Pembangunan Jalan Dan Jembatan Ka Pengadaan Bantalan Beton, Rel, Dan Wesel Pembangunan Terowongan Penggantian Sistem Persinyalan Dan Telekomunikasi Elektrik	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
8	Pembangunan Jalur Ganda Ka Kiaracondong Cicalengka Tahap 1 Segmen Gedebage-Haurpugur	Jawa Barat	Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Sepanjang 9,05 Km Termasuk Fasilitas Operasi Kereta Api	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
9	Pembangunan Jalur Ganda Ka Jombang-Mojokerto	Jawa Timur	Pembangunan Jalur Kereta Api Sepanjang 5,8 Km Pembangunan 6 Stasiun Pembangunan Fasilitas Operasi	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
10	Pembangunan Jalur Ganda Ka Mojokerto-Sepanjang	Jawa Timur	Lokasi Pekerjaan: Km. 23+000 S.D Km. 56+000 Antara Sepanjang-Mojokerto Panjang Track Sepanjang 33 Km, Wesel : 38 Unit (21 Kanan Dan 17 Kiri) Jembatan Baja 7 Unit, Beton 1 Unit Box Culvert 107 Unit. Stasiun Sebanyak 5 Buah (Sepanjang, Boharan, Krian, Kedinding Dan Tarik) 5 Unit Jpo Penumpang (Sepanjang, Boharan, Krian, Kedinding Dan Tarik) Dan 2 Jpo Pejalan Kaki Akibat Penutupan Perlintasan Sebidang (Jpl 64 Dan Jpl79) Fly Over : 2 Unit (Jpl 64 Dan Jpl 79) Jpl: 6 Pos Dan Palang Pintu Perlintasan	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi

No	Program Prioritas (Pp)/ Kegiatan Prioritas (Kp)/ Proyek Prioritas (Prop)/ Proyek	Lokasi	Capaian	Keterangan
11	Pembangunan LRTJakarta Segmen Velodrome – Kelapa Gading	DKI Jakarta	Pembangunan Jalur Kereta Api Sepanjang 5,8 Km Pembangunan 6 Stasiun Pembangunan Fasilitas Operasi	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
12	Pembangunan Kereta Cepat Jakarta Bandung	DKI Jakarta - Jawa Barat	Pembangunan Kereta Cepat Jakarta – Bandung (KCJB) Telah Selesai Dan Beroperasi Pada Tahun 2023, Dengan Panjang Jalur Double Track 142,3 Km (Meliputi Jembatan, Terowongan Dan Subgrade, Berdasarkan Hasil Uji Operasi dapat Menempuh Kecepatan Up To 350 Km/H Dengan Travel Time 36 – 45 Menit.	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
13	Pembangunan LRT Jabodebek	DKI Jakarta - Jawa Barat	Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Sepanjang 49,21 Km (98.43 Km) Pembangunan Jalur Depo/Stabling/Manuver Track 12,43 Km Pembangunan 18 Stasiun Kereta Api	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
14	Pembangunan MRT North South Phase I	DKI Jakarta	Pembangunan Prasarana Perkeretaapian Sepanjang 15,7 Km Pembangunan 13 Stasiun (7 Stasiun Layang Dan 6 Stasiun Bawah Tanah) Pembangunan Fasilitas Operasi Perkeretaapian	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
15	Pembangunan Jalur KA Makassar-Parepare (Segmen Barru – Mandai)	Sulawesi Selatan	Panjang Jalur Ka: 108,9 Km, Jembatan: 26 Unit, Flyover: 3 Unit Dari 4 Unit (Tonasa) Depo: 1 Unit, Stasiun: 14 Unit	Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi
16	Pembangunan Jalur Ganda Ka Kiaracondong Cicalengka Tahap 2 Segmen Kiaracondong-Gedebage & Haurpugur-Cicalengka	Jawa Barat	Pengadaan Bantalan Beton Pembangunan Jalur Kereta Api Sepanjang 14 Km Sistem Persinyalan Dan Telekomunikasi Supervisi Pekerjaan Jalur Dan Sistem Persinyalan	Sudah Selesai
17	Pembangunan Jalur Kereta Api Kreung Geukueh - Paloh	Sumatera Utara Dan Aceh	Pembangunan Jalan Ka Lintas Kr. Mane (Kab. Aceh Utara) – Kuta Blang (Kab. Bireun) Sepanjang 10 Km Dengan Lebar Sepur 1435 Mm Dan Pembangunan 2 (Dua) Unit Stasiun Pada Lintas Tersebut Mulai Dilaksanakan Pada Tahun 2018.	Sudah Selesai
18	Pembangunan Jalur Kereta Api Langsa-Besitang Segmen Sei Liput-Besitang	Sumatera Utara Dan Aceh	Pembangunan Jalur Ka Ini Merupakan Kegiatan Reaktivasi Jalur Eksisting Yang Sudah Tidak Beroperasi Sepanjang 29,4 Km (Segmen Besitang – Seiliput) Yang Dimulai Pada Tahun 2017 Dengan Lingkup Berupa Pekerjaan Jalur Kereta Api, Stasiun, Persinyalan Dan Telekomunikasi Serta Jembatan Kereta Api.	Sudah Selesai
19	Pembangunan Jalur Kereta Api Rantauprapat – Kotapinang (Rantauprapat – Pondok S5)	Sumatera Utara	Pembangunan Jalur Ka Rantauprapat – Kotapinang Segmen Rantauprapat - Pondok S5 Dibangun Sepanjang 33 Km'sp Dengan Periode Pembangunan 2017 S.D 2023.	Sudah Selesai
20	Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api Bogor-Sukabumi	Jawa Barat	Bogor - Sukabumi = 57 Km. Sudah Terbangun Jalur Ganda Dari Bogor - Cicurug Sepanjang 26,8 Km.	Sudah Selesai
21	Pembangunan Jalur Kereta Api Semarang Tawang - Pelabuhan Tanjung Mas	Jawa Tengah	Reaktivasi Sepanjang 2,55 Km Luas Lahan Penertiban Sebesar 45.671 M2	Sudah Selesai

No	Program Prioritas (Pp)/ Kegiatan Prioritas (Kp)/ Proyek Prioritas (Prop)/ Proyek	Lokasi	Capaian	Keterangan
22	Peningkatan Jalur Kereta Api - Rantauprapat Tahap I Segmen Kisaran - Mambangmuda	Sumatera Utara	Penggantian Rel R.33, R.42 Menjadi R.54 Sepanjang 52,915 Km'sp Penggantian Bantaan Beton Sebanyak 98.273 Batang Penggantian Wesel R.42 Menjadi R.54 Sebanyak 24 Unit Penanganan Gogosan Tubuh Baan Km 3+500 Di Sekitar Bh 10 Penanganan Gogosan Track Km.75+800 S.D Km.76+200	Sudah Selesai
23	Reaktivasi Jalur KA Jawa Barat (Cibatu – Garut)	Jawa Barat		Sudah Selesai Dan Sudah Beroperasi

Sumber : Lampiran III RPJMN 2020 - 2024

1.1.4.2 EVALUASI CAPAIAN RIP NASIONAL 2030

Nilai capaian Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) mempertimbangkan kondisi transportasi perkeretaapian tahun 2007 dan kondisi yang ingin dicapai pada tahun 2030 dengan optimalisasi pembangunan melalui skema kerja sama dan serta perkembangan penerapan teknologi perkeretaapian.

Tabel 1.30 Evaluasi Capaian RIP Nasional 2030

RIP Nasional		Target Tahun 2030	Capaian Tahun 2024
Modal Share (%)	Orang	7	4% - 5%*
	Barang	11	1%
Kebutuhan Prasarana KA (km)	Panjang Rel	10.524	6.927
Jumlah Angkutan	Orang	929.500.000	429.000.000
	Barang	995.500.000	64.000.000
Kebutuhan Sarana KA (unit)	**Penumpang**		
	Lokomotif	2.839	• 512 lokomotif diesel • 1.742 kereta penggerak sendiri • 1.999 kereta ditarik lokomotif • 96 kereta api kecepatan tinggi • 8.530 gerbong
	Kereta	27.949	
	KA Kota	6.229	
	Barang		
	Lokomotif	2.475	
	Gerbong	48.364	

Sumber: Perkeretaapian Dalam Angka, 2024

Jika dilihat besaran kekurangan (*gap*), maka *modal share* angkutan penumpang dan kebutuhan prasarana kereta api (panjang rel, km) memiliki kekurangan (*gap*) di bawah 50%. Selanjutnya, besaran gap di atas 90% adalah modal share angkutan barang (%), jumlah angkutan barang yang terlayani, dan kebutuhan sarana kereta api khususnya jumlah kereta (unit). Lebih lanjut, Kebutuhan sarana kereta api merupakan kelompok dengan Persentase kekurangan (*gap*) tahun 2022-2030 rata-rata terbesar. Oleh karena itu, ke depannya Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat mengembangkan skema pendanaan dan kerja sama dalam pengembangan dan pengadaan sarana kereta api. Jika pengembangan dan pengadaan sarana kereta api terpenuhi 50% serta diimbangi peningkatan pelayanan, diharapkan pertumbuhan yang signifikan dari jumlah angkutan barang dan penumpang yang terlayani serta berdampak pada peningkatan *modal share*.



Gambar 1.2 Jumlah Angkutan Kereta Api Barang dan Penumpang di Setiap Pulau

Tabel 1.31 Perbandingan Jumlah Pegawai Fungsional Bidang Perkeretaapian Tahun 2024 dengan Kebutuhan SDM Perkeretaapian 2030

Sumber Daya Manusia	Data Eksisting Tahun 2024	RIP Nasional 2030
Fungsional Bidang Perkeretaapian		
1. Tenaga penguji	Total 402 • 135 Penguji Prasarana • 106 Penguji Sarana • 106 Asisten Penguji Prasarana • 55 Asisten Penguji Sarana	947
2. Inspektur	• 370 Inspektur Prasarana • 202 Inspektur Sarana	343
3. Auditor	99 Auditor	173
4. Asesor	94 Asesor	3.179
Operator Perkeretaapian		
1. Tenaga Pemeriksa	1.869	3.998
2. Tenaga Perawatan	4.525	6.171
3. Petugas Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	3.991	5.825
4. Awak Sarana Perkeretaapian	1.874	7.784
5. Pengatur Perjalanan Kereta Api	2.033	
6. Penjaga Pintu Perlintasan	2.236	
7. Petugas Penanganan Kecelakaan		4.300
8. Petugas Pemeriksa Kecelakaan dan Petugas Analisis Kecelakaan		4.674
9. Tenaga Pelaksana Pembangunan Prasarana Perkeretaapian		6.544
10. Administrasi/Manajerial		14.886
Jumlah	**12.537**	**54.182**

Sumber: Perkeretaapian Dalam Angka, 2024

1.1.4.3 EVALUASI CAPAIAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2020-2024

A. Capaian Pembangunan Sarana dan Prasarana 2020 - 2024

Mendukung Pengembangan perkeretaapian nasional dalam terwujudnya konektivitas, keselamatan, dan pelayanan perkeretaapian secara maksimal kepada masyarakat, berikut capaian pembangunan perkeretaapian yang dilaksanakan dalam rangka mendukung peningkatan konektivitas, pelayanan dan keselamatan sesuai sasaran pada RPJMN 2020-2024 dan Renstra Tahun 2020-2024 :

1. **Pulau Jawa**

   Peningkatan/Rehabilitasi:

   a. Jalur KA Rangkasbitung – Serang – Merak
   b. Jalur KA Bandung – Banjar
   c. Jalur KA Banjar – Kroya
   d. Jalur KA Brumbung – Tanggung – Kedungjati
   e. Jalur KA Bangil – Probolinggo
   f. Jalur KA Malang – Sumberpucung

Pembangunan:

a. Jalur MRT Jakarta NS Phase I (PSN)
b. Jalur LRT Jakarta Phase I (PSN)
c. Jalur LRT Jabodebek Tahap I (PSN)
d. DDT Manggarai – Cikarang
e. Jalur KA Cianjur – Ciranjang – Cipatat
f. Jalur Ganda KA Bogor – Sukabumi (PSN)
g. Jalur Ganda KA Gedebage-Haurpugur (PSN)
h. Jalur KA Solo – Bandara Adi Sumarmo (PSN)
i. Jalur KA Elevated Solo–Kadipiro
j. Jalur Ganda KA Purwokerto – Kroya (PSN)
k. Jalur Ganda KA Kroya – Kutoarjo (PSN)
l. Jalur Ganda KA Solo – Kedungbanteng (PSN)
m. Jalur Ganda KA Kedungbanteng – Madiun (PSN)
n. Jalur Ganda KA Madiun – Jombang (PSN)
o. Jalur Ganda KA Jombang – Mojokerto (PSN)
p. Jalur Ganda KA Mojokerto-Sepanjang (PSN)
q. Jalur KA Kedundang – YIA (PSN)
r. Jalur Ganda KA Solo – Semarang Fase I
s. Jalur Kereta Cepat Jakarta - Bandung
t. Reaktivasi Jalur KA Semarang Tawang-Tanjung Mas
u. Reaktivasi Jalur KA Cibatu-Garut

Elektrifikasi Jalur KA:

a. MRT Jakarta NS Phase I (PSN)
b. LRT Jakarta Phase I (PSN)
c. Bekasi – Cikarang
d. Yogyakarta – Solo Balapan
e. Solo Balapan – Palur

2. Pulau Sumatera

Pembangunan:

a. Jalur KA Krueng Geukeuh – Paloh
b. Jalur KA Binjai – Besitang – Seiliput
c. Jalur Ganda & Layang KA Medan – Bandar Khalifah
d. Jalur KA Bandar Tinggi–Kuala Tanjung (PSN)
e. Jalur KA Rantauprapat – Pondok S5 (PSN)
f. Jalur KA Padang – Pulau Aer
g. Jalur KA Langsa – Besitang

h. Reaktivasi KA Sawahlunto – Muarakalaban

Peningkatan/Rehabilitasi:

a. Jalur KA Medan – Binjai
b. Jalur KA Araskabu – Siantar
c. Jalur KA Medan-Belawan
d. Jalur KA Padang – Pariaman
e. Jalur KA Batu Tabal – Kacang
f. Jalur KA Lahat – Bungamas – Lubuklinggau

3. **Pulau Sulawesi**

Pembangunan:

Jalur KA Makassar – Parepare (PSN)

B. Capaian Legislasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024

Dalam rangka program penguatan peraturan perundang-undangan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait untuk menyusun peraturan/regulasi yang harmonis dan sinkron sehingga pelaksanaannya dapat efektif dan efisien. Selama periode 2020 - 2024, rancangan dan peraturan perundangan telah ditetapkan dan diundangkan sebanyak 40 peraturan.

Tabel 1.32 Peraturan Perundang-undangan Bidang Perkeretaapian yang Ditetapkan 2020 – 2024

No.	Nomor	Peraturan Tentang	Tanggal terbit	Keterangan
1	HK.205/SK.10/DJKA/20	Tata Cara Layanan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian Secara Elektronik	7 Februari 2020	Proyek Perubahan Reformasi Birokrasi dari Direktorat Sarana Perkeretaapian.
2	KP. 651 Tahun 2020	Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 1790 Tahun 2019 tentang Penetapan Lintas Pelayanan Perkeretaapian Pada Grafik Perjalanan Kereta Api Tahun 2019	9 Mei 2020	-
3	HK.205/A.107/DJKA/20	Pedoman Pembatasan Penumpang Di Sarana Perkeretaapian Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid -19	9 April 2020	Sebagai pedoman dalam rangka PSBB mencegah covid-19
4	PM 18 TAHUN 2020	Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)	9 April 2020	
5	PM 25 TAHUN 2020	Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriah dalam rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)	23 April 2020	
6	PM 41 Tahun 2020	Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)	8 Juni 2020	
7	PM. 60 Tahun 2020	Pengawasan Prasarana Dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi	18 Agustus 2020	
8	UU 11 Tahun 2020	Cipta Kerja	14 Oktober 2020	Perubahan UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian,

No.	Nomor	Peraturan Tentang	Tanggal terbit	Keterangan
				khususnya mengenai Perizinan Berusaha di bidang Perkeretaapian.
9	PP Nomor 33 Tahun 2021	Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian	2 Februari 2021	Merevisi Beberapa Pasal di PP 56 Tahun 2009 sebagaimana telah diubah dengan PP 6 Tahun 2017
10	PP 5 Tahun 2021	Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko	2 Februari 2021	Turunan UU No 11 Tahun 2020
11	PM 12 Tahun 2021	Standar Kegiatan Usaha Dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi	1 Mei 2021	Turunan dari PP 5 Tahun 2021
12	PM 20 Tahun 2021	Perubahan Atas PM. 31 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum	Juli 2021	Turunan dari PP 33 Tahun 2021
13	PM 21 Tahun 2021	Perubahan Atas PM. 91 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Khusus	Juli 2021	Turunan dari PP 33 Tahun 2021
14	PM 22 Tahun 2021	Perubahan Atas PM. 66 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Umum	Juli 2021	Turunan dari PP 33 Tahun 2021
15	PM 38 Tahun 2021	Pengadaan Badan Usaha Dalam Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Umum	Juli 2021	Turunan dari PP 33 Tahun 2021
16	Peraturan Presiden Nomor 73 Tahun 2021	Peraturan Presiden tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, Serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara	10 Agustus 2021	Direvisi dalam rangka memudahkan investasi di bidang penyelenggaraan perkeretaapian.
17	PM 80 Tahun 2021	Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 6 Tahun 2017 Tentang Peta Jabatan Dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan Di Lingkungan Unit Pelaksana Tenis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan	30 September 2021	Direvisi karena adanya kebijakan dari Pemerintah dalam Reformasi Birokrasi
18	PM 1 Tahun 2022	Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian	11 Januari 2022	Untuk mendukung pembentukan BLU Pengujian dan Perawatan Perkeretaapian
19	Perpu Nomor 2 Tahun 2022	Cipta Kerja	30 Desember 2022	
20	PM 7 Tahun 2022	Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi	20 April 2022	
21	PM 21 Tahun 2022	Tata cara Pengenaan Sanksi Administratif		
22	PM 36 TAHUN 2022	Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian	2 Desember 2022	
23	PM 18 Tahun 2023	Perubahan Atas PM Nomor 4 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian	Diundangkan 9 Juni 2023	
24	PM 19 Tahun 2023	Perubahan Atas PM Nomor 5 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Kecakapan Pengatur Perjalanan dan Pengendali Perjalanan Kereta Api	Diundangkan 9 Juni 2023	
25	PM 20 Tahun 2023	Perubahan Atas PM Nomor 8 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Tenaga Pemeriksa Sarana Perkeretaapian	Diundangkan 9 Juni 2023	
26	PM 21 Tahun 2023	Perubahan Atas PM Nomor 9 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian	Diundangkan 9 Juni 2023	

No.	Nomor	Peraturan Tentang	Tanggal terbit	Keterangan
27	PM 22 Tahun 2023	Perubahan Atas PM Nomor 16 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Tenaga Perawatan Sarana Perkeretaapian	Diundangkan 9 Juni 2023	
28	PM 23 Tahun 2023	Perubahan Atas PM Nomor 17 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Tenaga Perawatan Prasarana Perkeretaapian	Diundangkan 9 Juni 2023	
29	PM 24 Tahun 2023	Perubahan Atas PM Nomor 19 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlintasan Kereta Api	Diundangkan 9 Juni 2023	
30	PM 25 Tahun 2023	Penyelenggaraan Kereta Api Ringan Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi	Diundangkan 15 Juni 2023	
31	PM 59 Tahun 2023	Pedoman Perhitungan IMO	Diundangkan 29 Desember 2023	
32	Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 33 Tahun 2024	Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara	Diundangkan 22 Februari 2024	
33	PM 8 Tahun 2024	Petunjuk dan Pelaksanaan Jenis dan Tarif PNBP di DJKA	Diundangkan 28 Juni 2024	
34	PM 14 Tahun 2024	Pedoman Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian	Diundangkan Juli 2024	
35	PM 16 Tahun 2024	Persyaratan, Kualifikasi, dan Sertifikasi Asesor Sumber Daya Manusia Perkeretaapian	Diundangkan 23 Juli 2024	
36	PM Nomor 27 Tahun 2024	Persyaratan, Kualifikasi, dan Sertifikasi Tenaga Pelaksana Pembangunan Prasarana Perkeretaapian	Diundangkan 14 Oktober 2024	
37	PM 31 Tahun 2024	Penilaian Sistem Keselamatan Perkeretaapian	Diundangkan 12 Desember 2024	
38	PM 32 Tahun 2024	Tata Cara Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi	Diundangkan 12 Desember 2024	
39	SP- DJKA 1 TAHUN 2024	Komponen Biaya Yang Diperhitungkan Untuk Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berasal Dari Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara	Diundangkan 19 Desember 2024	
40		Standar Prosedur Operasi Pelaksanaan Verifikasi Data Dukung dan Penagihan Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (*Track Access Charge*)	Diundangkan 19 Desember 2024	

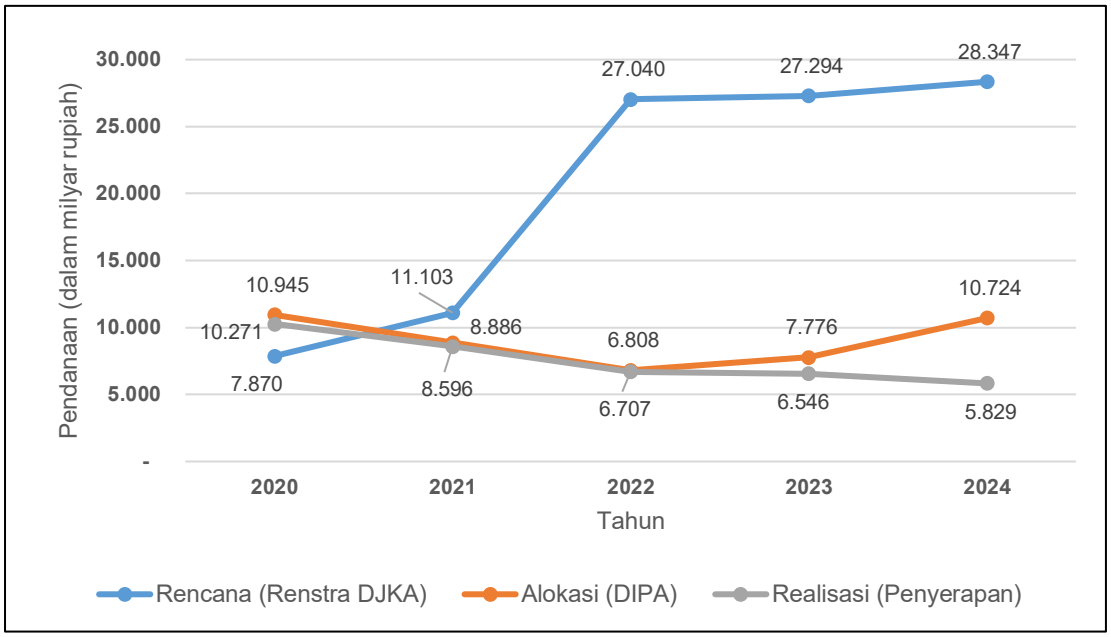
C. Realisasi Anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024

Kebutuhan pendanaan yang direncanakan dalam Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian sepanjang tahun 2020-2024 total sekitar Rp 101,65 triliun. Namun, realisasi alokasi pendanaan APBN sampai dengan tahun 2024 sebesar 44,35% (Rp 45,084 triliun) dari pagu kebutuhan pendanaan dan Renstra. Artinya realisasi akumulasi alokasi APBN hanya 20-30%/tahun dari rencana pendanaan dalam renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Oleh karena itu, Direktorat Jenderal Perkeretaapian perlu melakukan evaluasi dan optimalisasi sumber pendanaan alternatif melalui transformasi regulasi terkait kerja sama dan peran swasta dalam pembangunan dan pengembangan transportasi perkeretaapian.

Tabel 1.33 Evaluasi Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

Pendanaan	Pendanaan (dalam milyar rupiah)					Total
	2025	2026	2027	2028	2029	
Rencana (Renstra DJKA)	7.870	11.103	27.040	27.294	28.347	101.653
Alokasi (DIPA)	10.945	8.886	6.808	7.776	10.724	45.084
Realisasi (Penyerapan)	10.271	8.596	6.707	6.546	5.829	37.949
Capaian (%)	**93,85**	**96,74**	**98,51**	**84,18**	**54,35%**	

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2024



Gambar 1.3 Evaluasi Realisasi Anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024
(**Sumber:** Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2024)

Penganggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada tahun 2020 berbasis jenis belanja (belanja pegawai, belanja barang dan belanja modal) dan berbasis jenis sumber pendanaan (rupiah murni, pinjaman luar negeri, badan layanan umum, hibah luar negeri dan SBSN). Sedangkan penganggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada tahun 2021-2024 mengalami perubahan berdasarkan jenis kegiatan atau dikenal dengan Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP) (adalah pendekatan untuk menyusun rencana kerja Kementerian/Lembaga (Renja K/L) yang berbasis kinerja. RSPP bertujuan untuk perencanaan dan penganggaran yang lebih tepat sasaran dan fleksibel).

Berikut disampaikan realisasi penyerapan anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2020. Realisasi penyerapan anggaran tahun 2020 mencapai 93,85% dengan sisa anggaran Rp. 673.411.797.817. Beberapa faktor yang menyebabkan kendala tahun 2020 adalah adanya Pandemi Covid-19 yang menyebabkan pekerjaan pembangunan mengalami keterlambatan dikarenakan adanya pembatasan jumlah tenaga kerja dan mobilisasi tenaga kerja, alat dan material mengalami hambatan. Selain itu juga ada beberapa faktor teknis dan non teknis antara lain adanya kebutuhan perubahan desain sehingga jadwal pembangunan menjadi mundur/terlambat, terdapat kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan dengan maksimal dikarenakan lahan yang belum bebas, terdapat sisa anggaran dari kegiatan SBSN yang telah selesai pada tahun 2020, terdapat beberapa kegiatan SBSN baru hasil optimalisasi yang gagal lelang, kejadian bencana alam (banjir, longsor) dan terapat kelebihan alokasi belanja mengikat.

Tabel 1.34 Evaluasi Realisasi Anggaran Tahun 2020

Jenis Belanja	Pagu Anggaran (Rp.)	Realisasi Anggaran (Rp.)	Persentase Realisasi Anggaran
Belanja Pegawai	77.148.607.000	73.525.807.602	95,30%
Belanja Barang	1.310.011.630.000	1.304.531.074.625	99,58%
Belanja Modal	9.557.357.368.000	8.893.048.924.956	93,05%
Jumlah	**10.944.517.605.000**	**10.271.105.807.183**	

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2024

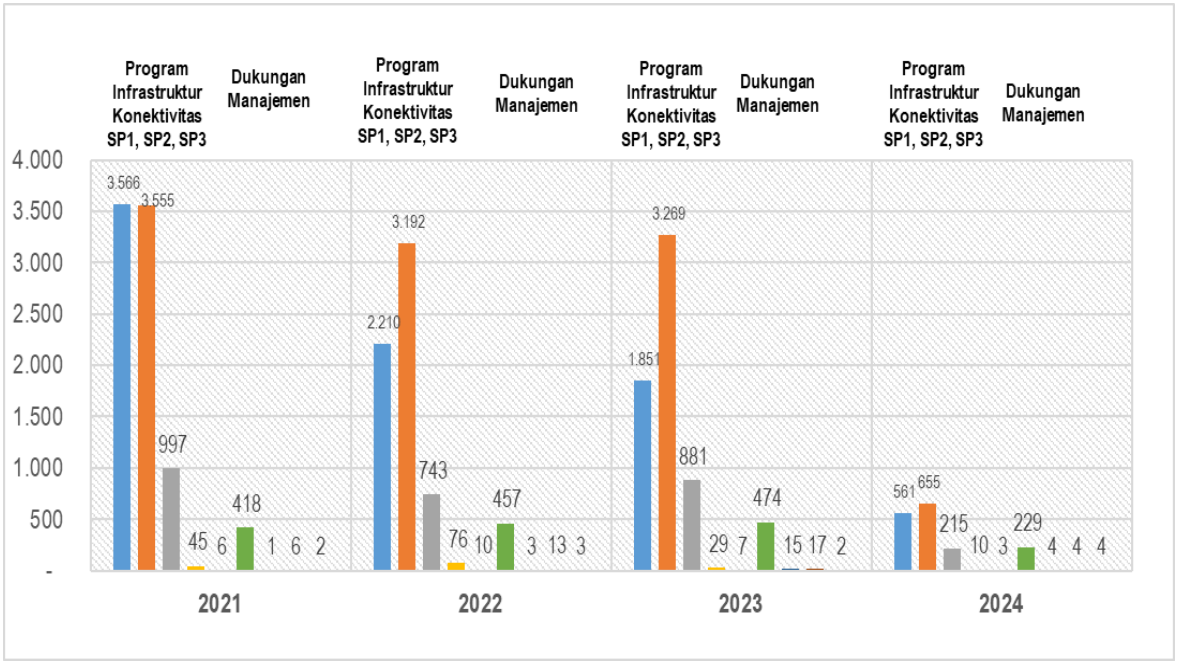
Selanjutnya, berikut ini disampaikan realisasi penyerapan anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2021-2024 berdasarkan jenis program kegiatan (Redesain Sistem Perencanaan dan Penganggaran (RSPP). Realisasi penyerapan anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian terbesar mencapai 98,51% untuk kegiatan program infrastruktur konektivitas dalam rangka pembangunan dan pelayanan prasarana dan sarana perkeretaapian (SP1, SP2, SP3) dan sisanya untuk program dukungan manajemen (**Gambar 1.4** dan **Gambar 1.5**). Tahun 2021 proporsi anggaran Program Infrastruktur Konektivitas dan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian dan Pelayanan sama/berimbang di angka 41%, namun selama 2 tahun terakhir (2022-2023) proporsi anggaran Pelayanan Transportasi Perkeretaapian lebih besar dibandingkan anggaran Program Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian. Artinya alokasi anggaran difokuskan pada kegiatan yang mendukung terciptanya pelayanan perkeretaapian.

Jika dilihat dari komposisi anggaran berdasarkan sasaran program, perkembangan anggaran untuk sasaran program 3 (SP3) Pelayanan Transportasi Perkeretaapian dan sasaran program 2 (SP2) Keselamatan Transportasi Perkeretaapian meningkat dan sejak tahun 2022 lebih besar dibandingkan sasaran program 1 (SP1) Konektivitas Transportasi Perkeretaapian. Perkembangan tren anggaran sasaran program 1 (SP1) kecenderungan mengalami penurunan.

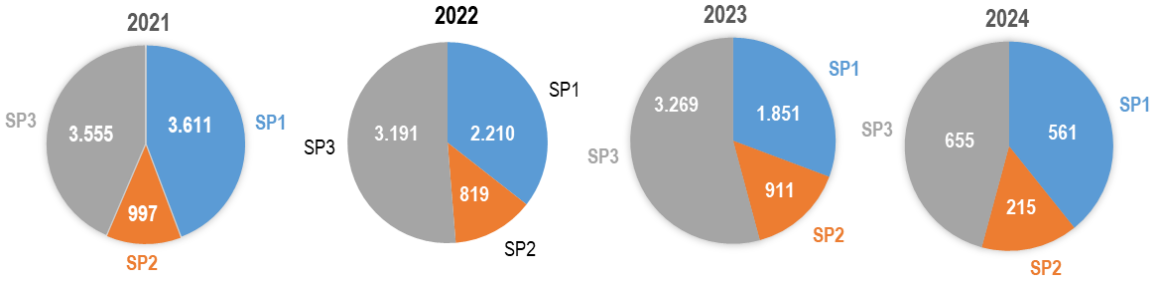
Tabel 1.35 Evaluasi Realisasi Anggaran Tahun 2021-2024 Berdasarkan Jenis Program

Program	Realisasi Anggaran (dalam milyar rupiah)			
	2021	2022	2023	2024
Program Infrastruktur Konektivitas				
Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	3.566	2.210	1.851	561
Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	3.555	3.192	3.269	655
Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian	997	743	881	215
Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	45	76	29	10
Program Dukungan Manajemen				
Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian	6	10	7	3
Pengelolaan Perencanaan. Keuangan. BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	418	457	474	229
Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian	1	3	15	4
Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian	6	13	17	4
Legislasi dan Litigasi Transportasi	2	3	2	4

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2024



Gambar 1.4 Realisasi Anggaran Berdasarkan Program Kegiatan Tahun 2021-2024
(**Sumber:** Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2024)



Gambar 1.5 Komposisi Anggaran Berdasarkan Sasaran Program Tahun 2021-2024
(**Sumber:** Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2024)

D. Evaluasi Capaian Indikator Kinerja Program (IKP) DJKA Tahun 2020-2024

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menyelenggarakan perkeretaapian nasional pada periode 2020-2024 menetapkan tujuan yang terdiri dari (1) Terwujudnya konektivitas jaringan perkeretaapian yang optimal, terintegrasi dan berkelanjutan, (2) Terwujudnya kinerja pelayanan KA yang optimal, dan (3) Terwujudnya keselamatan transportasi yang andal.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sepanjang tahun 2020-2024 telah melaksanakan kegiatan sesuai tugas dan fungsi dengan mengacu pada tujuan, sasaran program dan indikator kinerja program yang sudah ditetapkan. Indikator kinerja program dan indikator kinerja kegiatan di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah ditetapkan di dalam Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. PR.005/SK.89/DJKA/2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

Namun seiring dengan adanya masukan dari Kementerian PAN RB dan adanya perkembangan lingkungan strategis, indikator kinerja program dan indikator kinerja

kegiatan telah beberapa kali dilakukan perubahan yaitu melalui: (1) Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. HK.209/1/9/DJKA/2021, Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. HK.209/2/6/DJKA/2021 dan terakhir melalui Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor KP-DJKA10 Tahun 2023.

Secara umum sasaran dan indikator kinerja program di level Direktorat Jenderal Perkeretaapian dari tahun 2020-2023 tidak banyak berubah baik yaitu masih menggunakan 3 sasaran program dan hanya berubah urutan sasaran program dan indikator kinerja program. Hanya pada tahun 2023 ditambahkan 1 indikator kinerja program di sasaran program 3 (kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan) yaitu indikator Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian.

Tabel 1.36 Sasaran dan Indikator Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Keterangan
Sasaran Program 1: Konektivitas jaringan kereta api yang diwujudkan dengan penyediaan infrastruktur	**IKP 1** Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	Sasaran program dan indikator kinerja program hanya mengalami perubahan urutan dan penamaan/nomenklatur
Sasaran Program 2: Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung sumber daya manusia, sarana dan prasarana yang andal	**IKP 2** Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (*Rate of Accident*)	Kejadian kecelakaan / 1 juta km tempuh	
Sasaran Program 3: Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan	**IKP 3** Persentase capaian *On Time Performance* (OTP) transportasi kereta api	%	
	IKP 4 Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api	%	
	IKP 5 Pemenuhan target angkutan barang kereta api	%	
	IKP 6 Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI I dan II	%	
	IKP 7 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian	Nilai	Indikator baru sejak tahun 2023 sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian Nomor KP-DJKA 10 Tahun 2023

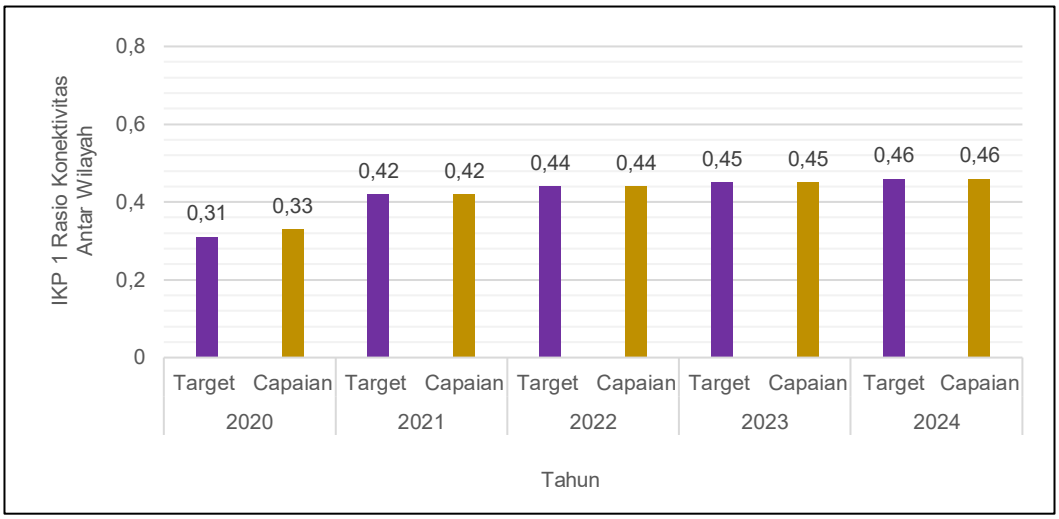
Capaian indikator kinerja program Direktorat Jenderal Tahun 2020-2024 disampaikan sebagai berikut.

Tabel 1.37 Pencapaian Indikator Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024

Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Satuan	Pencapaian Indikator Program									
			2020		2021		2022		2023		2024	
			Target	Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian
Sasaran Program 1: Konektivitas jaringan kereta api yang diwujudkan dengan penyediaan infrastruktur	**IKP 1** Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	0,31	0,33	0,42	0,42	0,44	0,44	0,45	0,45	0,46	0,46
Sasaran Program 2: Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung sumber daya manusia, sarana dan prasarana yang andal	**IKP 2** Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (*Rate of Accident*)	Kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh	0,24	0,19	0,19	0,23	0,23	0,18	0,15	0,10	0,06	0,06
Sasaran Program 3: Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan	**IKP 3** Persentase capaian *On Time Performance* (OTP) transportasi kereta api	%	72	79	78	91	91	91	91	90,33	90,5	96,19
	IKP 4 Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api	%	9,89	10,14	17,86	18,41	29,23	34,05	55,68	55,87	78,8	81,65
	IKP 5 Pemenuhan target angkutan barang kereta api	%	11,22	12,45	25,8	26,18	42,17	42,1	56	59,71	77,8	78,73
	IKP 6 Persentase pengoperasian jalur kereta api yang sesuai dengan TQI I dan II	%	82	82,83	86,99	90,34	90	91,37	92,87	93,85	94	95,02
	IKP 7 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian	Nilai							3,45	3,69	3,7	3,73

1) IKP 1 Rasio Konektivitas Antar Wilayah

Nilai capaian rasio keterhubungan antar wilayah selama 5 tahun 2020-2024 mengalami peningkatan dengan capaian tahun 2024 mencapai rasio 0,46 (pencapaian 100% dari target kinerja).



Gambar 1.6 Capaian IKP 1 Rasio Konektivitas Antar Wilayah Tahun 2020-2024

Target sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Nasional sebanyak 249 lokasi yang terdiri dari: 104 lokasi PKN/PKW/PKSN, 16 lokasi simpul bandara, 29 lokasi simpul pelabuhan. Sebagai pembanding rasio konektivitas antar wilayah nasional 0,772 untuk seluruh wilayah nasional (seluruh moda), sehingga perlu peningkatan dengan prioritas pengembangan jaringan dan layanan kereta api di wilayah Sumatera, Sulawesi dan Kalimantan.

Pencapaian kinerja rasio konektivitas antar wilayah mencakup penambahan konektivitas PKW Lhokseumawe (Kecamatan Muara Satu) dengan kegiatan pendukung berupa pembangunan jalur kereta api lintas Krueng Geukeuh – Muara Satu sepanjang 8 Km'sp yang telah selesai 100% dan pada tahun 2024 telah dilaksanakan rangkaian proses pengujian kelaikan prasarana perkeretaapian.

Pada tahun 2024 juga terdapat beberapa kegiatan pendukung peningkatan konektivitas perkeretaapian lainnya antara lain:

a. Kegiatan koordinasi untuk mendukung konektivitas PKW Sawahlunto melalui penyelesaian reaktivasi jalur kereta api Sawahlunto-Muarokalaban. Posisi saat ini masih dalam proses melengkapi data dukung pengujian dimana terdapat kekurangan data dukung pengujian prasarana Perkeretaapian sehingga proses pengujian belum dapat dilanjutkan. Beberapa data dukung yang sudah diserahkan sesuai PM 30 tahun 2011 belum memenuhi ketentuan sehingga belum mendapatkan persetujuan dari Direktorat Teknis diantaranya dokumen Gambar teknis (*as built drawing*) dan *Shop Drawing*. Selain itu terdapat 2 dokumen yang menjadi persyaratan pengujian Prasarana yang belum diserahkan yaitu *Detail Engineering Design* dan Spesifikasi Teknis.

   Hal lain yang telah dilaksanakan adalah pembahasan bersama BTP Padang, Balai Pengujian Perkeretaapian, PT. KAI dan Pemerintah Daerah Sawahlunto terkait percepatan penyelesaian reaktivasi jalur KA antara Sawahlunto – Muarokalaban. Selain itu, BTP Padang juga telah melakukan *self assesment* pada jalur kereta tersebut dengan hasil masih banyak temuan yang tidak sesuai dengan standar teknis.

b. Pekerjaan utilitas dan penyempurnaan lintas Bandar Tinggi-Kuala Tanjung untuk mendukung konektivitas Pelabuhan Kuala Tanjung dengan progres mencapai 98,50% dimana masih terdapat bidang lahan yang masih berproses pengadaan/pembayaran untuk *frontage road* (progres pengadaan tanah sebesar 90% atau 479 yang telah terbayarkan dari total keseluruhan bidang sebanyak 532 bidang). Dengan kendala tersebut, perlu dilakukan koordinasi dan evaluasi terhadap kelanjutan pekerjaan utilitas tersebut pada tahun 2025.
c. Kegiatan pendukung konektivitas jalur kereta api Makassar-Parepare diantaranya peningkatan akses dan fasilitas pendukung di beberapa stasiun (Stasiun Mandai, Stasiun Labakkang, Stasiun Ma'rang, Stasiun Tanete Rilau) belum dapat dilaksanakan pada tahun 2024 (masih dalam proses tender) dan rencana diluncurkan anggaran dan kegiatannya pada tahun 2025.
d. Kegiatan lanjutan pembangunan jalur KA Rantauprapat-Pondok S5-Kotapinang, dimana saat ini masih dalam tahap persiapan pengoperasian KA perintis segmen Rantauprapat – Pondok S5 (tindak lanjut pengujian, *safety assessment*). Sedangkan untuk segmen lanjutan Pondok S5 – Kota Pinang masih dalam tahap penyelesaian pengadaan lahan melalu anggaran LMAN (progres 93,30%).
e. Dukungan konektivitas di wilayah IKN, diantaranya pelaksanaan *Proof Of Concept (PoC)* pada Agustus s.d Oktober 2024 dan dilakukan evaluasi terkait kelayakan sebagai sarana transportasi di IKN. Pada tahun 2024 juga sedang disusun regulasi teknis terkait Trem Otonom untuk mendukung peningkatan konektivitas.

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

a. Keterhubungan dalam pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana perkeretaapian pada jalur kereta api lintas Krueng Geukeuh-Muara Satu, diantaranya dengan koordinasi pihak internal (Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan, Balai Pengujian) dan pihak eksternal (PT. KAI/BUPP/BUPS).
b. Koordinasi dengan PT. KAI dan Pemerintah Daerah dalam upaya penyelesaian kegiatan reaktivasi jalur KA Sawahlunto – Muarokalaban.
c. Konsolidasi dalam penyiapan lahan mendukung pembangunan perkeretaapian dengan melibatkan LMAN Kementerian Keuangan, BPN, Pemerintah Daerah dan instansi lainnya.
d. Koordinasi dengan OIKN dan pihak Badan Usaha (Norinco *Internasional Cooperation*) terkait rencana penyelenggaraan trem otonom di wilayah IKN.

Adapun pencapaian kinerja Rasio Konektivitas Antar Wilayah dengan penambahan keterhubungan jaringan jalur dan layanan kereta api diharapkan dapat menghasilkan *outcome* diantaranya:

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

Upaya peningkatan kinerja terhadap pencapaian rasio konektivitas antar wilayah pada periode berikutnya diantaranya:

a. Koordinasi terkait kelanjutan program/kegiatan pendukung konektivitas yang tidak dapat selesai Tahun 2024 (peningkatan akses stasiun kereta api Makassar – Parepare, pekerjaan utilitas dan penyempurnaan Bandar Tinggi-Kuala Tanjung, kelanjutan pengadaan lahan segmen Pondok S5- Kotapinang).
b. Monitoring penyelesaian *readiness criteria* kegiatan reaktivasi jalur kereta api Sawahlunto – Muarokalaban oleh PT. KAI untuk memenuhi peraturan yang berlaku.
c. Evaluasi dan identifikasi secara komprehensif terkait potensi konektivitas jaringan jalur dan layanan kereta api yang terhubung dengan kawasan industri, kawasan pariwisata dan simpul transportasi darat (terminal tipe A).

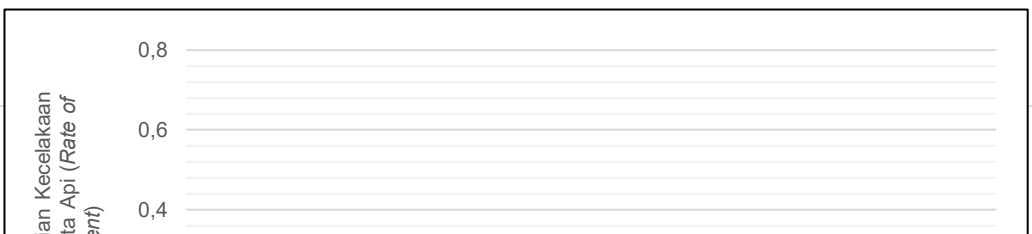
Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja antara lain:

a. Penyesuaian strategi. Kebijakan melalui percepatan penyelesaian regulasi teknis di bidang perkeretaapian yang disesuaikan dengan perkembangan lingkungan strategis (perkembangan teknologi, ekonomi, sosial, budaya, lingkungan dan lain sebagainya).
b. Penyesuaian aktivitas/anggaran dengan melakukan percepatan revisi anggaran luncuran SBSN, antisipasi kegiatan pendukung konektivitas yang terdampak kebijakan *automatic adjustment* atau blokir dengan pengusulan kembali pada RKA tahun selanjutnya, mendorong alternatif pendanaan kegiatan pendukung pencapaian konektivitas.
c. Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui kegiatan pendidikan dan pelatihan/ bimbingan teknis untuk SDM, inspektur/penguji /teknis lainnya untuk peningkatan pengawasan kegiatan, pembangunan prasarana mendukung konektivitas perkeretaapian

2) IKP 2 Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Kereta Api (*Rate of Accident*)

Nilai capaian tingkat kejadian kecelakaan transportasi kereta api selama 5 tahun 2020-2024 terus menurun (artinya jumlah kejadian kecelakaan kereta api menurun). Capaian tahun 2024 mencapai rasio 0,6 (pencapaian 100% dari target kinerja). Pada tahun 2024 telah terjadi 5 kejadian kecelakaan kereta api yang terdiri dari 1 kejadian tabrakan antar kereta dan 4 kejadian anjlokan kereta api. Dengan kejadian 5 kecelakaan kereta api dan jumlah Km Tempuh sebesar 88.670.350 Km, maka diperoleh rasio kejadian kecelakaan transportasi perkeretaapian (*rate of accident*) tahun 2024 sebesar 0,06.

Sebagai pembanding, jumlah kejadian kecelakaan kereta api di negara Inggris Raya 0 kejadian, Switzerland 5 kejadian, Jepang 6 kejadian, Korea Selatan 20 kejadian, Perancis dan Jerman 24 kejadian, India 33 kejadian, Australia 168 kejadian dan Amerika Serikat 570 kejadian (*Sumber: Eurostat (2021) Statistics of Rail Accidents by type of accident, Japan Transport Safety Board Statistics (Railway), South Korean Ministry of Land Infrastructure and Transport*).



Gambar 1.7 Capaian IKP 2 Tingkat Kejadian Kecelakaan Transportasi

Beberapa faktor tercapainya target kinerja diantaranya:

a. Pengawasan keselamatan perkeretaapian secara periodik diantaranya, seperti identifikasi daerah rawan kecelakaan kereta api dan bencana alam di beberapa wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian, inspeksi keselamatan perkeretaapian di beberapa wilayah diantaranya wilayah Divre I Medan, Divre II Padang, Divre III Palembang dan Divre IV Tanjungkarang, pelaksanaan *Safety Assessment* (SA) pada pekerjaan peningkatan sistem persinyalan dan telekomunikasi perkeretaapian pada lintas Jatinegara-Bogor dan Manggarai- Jakarta Kota, serta pemeriksaan peralatan penanganan kecelakaan kereta api di DAOP I-VIII dan DIVRE I- IV, pelaksanaan audit Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) kepada PT. KAI (Persero) dengan nilai 77,68% (Baik) dan Pemantauan tindak lanjut rekomendasi peningkatan keselamatan perkeretaapian yang dihasilkan.
b. Pelaksanaan inspeksi/*rampcheck* khusus dalam rangka Angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru mencakup inspeksi/*rampcheck* SPM berupa SPM dalam Perjalanan KA dan SPM di Stasiun KA, inspeksi/*rampcheck* keselamatan di wilayah kerja PT. KAI, LRT Jabodebek, PT. MRT, PT. KCI dan LRT Jakpro, inspeksi/*rampcheck* sarana di wilayah DAOP - DIVRE dan Divisi LRT Jabodebek PT KAI (Persero), PT KCI, PT MRT Jakarta, PT LRT Jakarta.
c. Pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian serta kompetensi SDM perkeretaapian baik operator maupun regulator.
d. Penyampaian himbauan keselamatan mengacu pada hasil Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko (IBPPR), termasuk pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi keselamatan perkeretaapian.
e. Peningkatan kompetensi SDM regulator melalui bimbingan teknis/pelatihan bidang keselamatan perkeretaapian untuk mendukung pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian. Selain itu, inspektur prasarana dan sarana perkeretaapian (pengukuhan pada Agustus 2024) telah berperan pada kegiatan inspeksi terhadap kondisi sarana dan prasarana sehingga telah didukung dengan SDM yang kompeten.
f. Penempatan kereta penolong, *crane* dan gerbong datar di beberapa wilayah Balai Teknik sehingga dapat segera dilaksanakan penanganan kecelakaan dan evakuasi agar jalur dapat segera dilalui.

Selain itu, juga terdapat beberapa isu/kendala yang perlu penyelesaian diantaranya:

a. Keterbatasan anggaran untuk penanganan daerah rawan kecelakaan dan bencana alam/longsoran/amblesan, termasuk keterbatasan anggaran dalam penyelenggaraan IMO yang kemungkinan terdampak kebijakan penghematan anggaran pada tahun 2025.
b. Penyelenggaraan IMO Tahun 2024 belum dilaksanakan secara optimal oleh masing-masing Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola karena keterbatasan waktu pelaksanaan serta masih perlu dilakukan koordinasi sebagai tindak lanjut penetapan KM 63 Tahun 2024 tentang penugasan kepada PT. KAI untuk melaksanakan perawatan dan pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara.
c. Masih terdapat fasilitas operasi yang digunakan dengan kondisi telah melewati umur teknis, serta kurangnya pengawasan dan perawatan sistem persinyalan dan telekomunikasi.
d. Data teknis terkait kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian belum tersedia secara lengkap dan *update (realtime*).

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

a. Pelaksanaan pengawasan keselamatan berupa inspeksi, *safety assessment,* audit serta pemantauan tindak lanjut rekomendasi peningkatan keselamatan perkeretaapian membutuhkan hubungan data dan kinerja BUPP/BUPS/operator perkeretaapian dan Pemerintah Daerah. Keterhubungan *stakeholder* lain juga terealisasi dalam pelaksanaan pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana dan kompetensi SDM perkeretaapian.
b. Pelaksanaan posko terpadu angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru di kantor pusat dan daerah yang mencakup kerja sama instansi multisector (Kepolisian, BMKG, Badan SAR, Pemerintah Daerah, PUPR, dan lainnya).
c. Pelaksanaan bimbingan teknis/pendidikan dan pelatihan SDM perkeretaapian dengan bekerja sama dengan lembaga pendidikan/akademisi/perguruan tinggi.

Upaya peningkatan kinerja terhadap rasio kejadian kecelakaan kereta api pada periode berikutnya diantaranya:

a. Melanjutkan pengawasan keselamatan perkeretaapian secara periodik sebagai regulator, termasuk pelaksanaan inspeksi/pemeriksaan/*rampcheck* guna memastikan keandalan sarana dan prasarana dalam mendukung penyelenggaraan angkutan Lebaran Tahun 2025.
b. Identifikasi daerah rawan bencana alam dengan kondisi cuaca ekstrem di beberapa wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian serta menugaskan Satuan Pelayanan untuk melakukan pengawasan intensif termasuk koordinasi penyelesaian penanganan rintang jalan/amblesan dan penggantian jembatan yang kritis yang telah terdampak.
c. Koordinasi kelanjutan kegiatan peningkatan/modernisasi fasilitas operasi perkeretaapian baik yang bersumber dari APBN/SBSN (luncuran 2024) maupun yang dilaksanakan oleh PT. KAI.
d. Koordinasi persiapan penyelenggaraan IMO Tahun 2025 yang kemungkinan terdampak kebijakan penghematan anggaran.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran, serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

a. Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penyiapan kebutuhan data teknis terkait kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian secara lengkap dengan koordinasi BUPP/BUPS/operator perkeretaapian sebagai acuan penyusunan program peningkatan keselamatan.

b. Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung peningkatan keselamatan yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggara dan/atau pengusulan kembali pada RKA tahun selanjutnya, mendorong alternatif pendanaan kembali pada RAK tahun berikutnya.

c. Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui penempatan/penugasan inspektur guna mendukung pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian termasuk inspeksi dan pemeriksaan keselamatan perkeretaapian.

Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Kereta Api (*Rate Of Accident*) diharapkan dapat seminimal mungkin untuk menghasilkan *outcome* sebagai berikut:

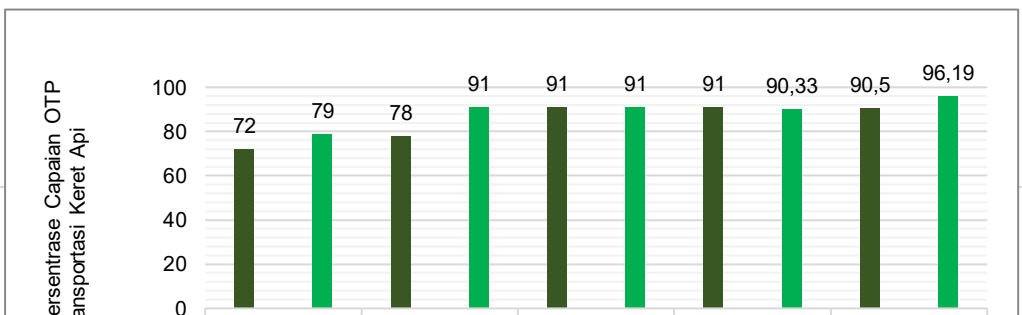
d. Peningkatan keselamatan perjalanan angkutan penumpang, dimana penumpang dapat merasa lebih aman dan nyaman selama perjalanan dengan meminimalkan risiko kecelakaan.

e. Peningkatan kepercayaan publik, dimana masyarakat akan lebih cenderung memilih kereta api sebagai moda transportasi yang handal dan selamat.

f. 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.

3) IKP 3 Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api

Nilai capaian OTP transportasi kereta api selama 5 tahun 2020-2024 meningkat dengan capaian kinerja setiap tahun terpenuhi sesuai target (capaian 100%). Upaya agar OTP tetap terjaga antara lain: pemantauan kelaikan prasarana dan sarana kereta api, peningkatan keselamatan dan keamanan perlintasan sebidang, penanganan kecelakaan yang cepat agar mengurangi gangguan operasional. Perbandingan capaian kinerja *On Time Performance* (OTP) di beberapa negara lain diantaranya mengacu pada publikasi *Eurostat* (*Statistics Modal Split of Passenger Transport*) dan *Statistical Handbook of Japan*. Berdasarkan data tersebut, diperoleh bahwa kinerja OTP perjalanan kereta api di Indonesia masih lebih rendah dibandingkan OTP di negara-negara Jepang (OTP 90-95%), Cina (OTP 90-95%), Korea Selatan (OTP 90,95%), India (OTP 93,29%), Australia (95%), Jerman (OTP 93,8), Inggris Raya (OTP 93,4%), Perancis (92%) dan Switzerland (OTP 92,5%).



Gambar 1.8 Capaian IKP 3 Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP)

Beberapa faktor tercapainya target kinerja pada Tahun 2024 diantaranya:

a. Peningkatan kinerja *On Time Performance* LRT Jabodebek pada periode Triwulan IV mencapai sebesar 98,6%.
b. Peningkatan jalur kereta api telah selesai dilaksanakan pada Tahun 2024 diantaranya lintas Padang – Bukit Putus – Pauhlima, Cikampek-Cirebon, Kertasemaya-Arjawinangun, Maos-Cilacap, Solo-Wonogiri dan Kisaran- Mambangmuda.
c. Meningkatnya nilai TQI Kategori I dan II hampir pada setiap wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) terutama pada BTP Bandung dan BTP Surabaya sehingga batas kecepatan laju kereta api dapat meningkat.
d. Peningkatan pengawasan perjalanan kereta api diantaranya pada momen penyelenggaraan angkutan Lebaran, Natal dan Tahun Baru dengan pengawasan intensif baik oleh Posko Terpadu maupun Posko di daerah.
e. Secara rutin melaksanakan evaluasi (triwulan) terhadap realisasi perjalanan kereta api sesuai dengan GAPEKA yang berlaku sehingga perjalanan kereta api sesuai jadwal dan keterlambatan kereta api dapat diminimalisir terutama andil keterlambatan dari operasional/ persilangan/ penambahan/ pelepasan sarana/lainnya.
f. Peningkatan keamanan di lokasi perlintasan sebidang sebagai upaya meminimalkan gangguan operasional perjalanan kereta api dan mendukung pencapaian OTP.
g. Koordinasi dengan operator perkeretaapian dalam penanganan kecelakaan kereta api (5 kejadian pada tahun 2024), sehingga gangguan operasional kereta api yang terjadi dapat diminimalisir dampaknya terhadap ketepatan waktu, termasuk penempatan sarana pendukung penanganan kecelakaan yang siap operasi di beberapa lokasi strategis.

Selain itu, terdapat kendala/permasalahan mengacu data andil keterlambatan perjalanan kereta api periode Triwulan IV tahun 2024 antara lain faktor operasi perjalanan kereta api seperti taktis pengendalian perjalanan kereta api, penambahan/pelepasan sarana di stasiun antara, penentuan pemindahan persilangan dan lain-lain. Faktor cuaca/alam juga berpengaruh dengan adanya gangguan operasional berupa bencana banjir di beberapa lokasi yang dilalui layanan kereta api.

Terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain:

a. Hubungan kerja BUPP/BUPS/operator perkeretaapian pada kegiatan pengukuran TQI, peningkatan jalur kereta api, pengelolaan dan pemantauan realisasi GAPEKA.

b. Pengawasan perjalanan kereta api melalui pelaksanaan posko terpadu di kantor pusat dan daerah dengan mencakup kerja sama instansi multisector (Kepolisian, BMKG, Badan SAR, Pemerintah Daerah, PUPR, dan lainnya).
c. Peningkatan keamanan di lokasi perlintasan sebidang dengan mengikutsertakan Kemendagri, Pemerintah Daerah, PUPR/pengelola jalan, masyarakat sekitar.

Upaya peningkatan kinerja pada periode berikutnya diantaranya:

a. Lanjutan kegiatan peningkatan jalur dan jembatan KA (diantaranya Jember – Kalisat, Semarang – Gambringan, Cirebon – Kroya) guna meningkatkan keandalan dan kecepatan operasional kereta api termasuk menghindari gangguan perjalanan kereta api.
b. Lanjutan pembangunan jalur ganda kereta api (diantaranya Solo Balapan-Kalioso, Medan – Binjai/*elevated*) untuk meningkatkan kapasitas lintas dan memudahkan pengaturan operasional kereta api agar tepat waktu.
c. Pemantauan operasional kereta api pada lokasi rawan bencana/banjir/longsoran/ amblesan dimana terdapat taspat yang mempengaruhi ketepatan waktu perjalanan kereta api.
d. Koordinasi dengan *stakeholder* terkait persiapan penyelenggaraan angkutan Lebaran tahun 2025.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas dan anggaran, serta penyesuaian penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

a. Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penetapan dan pengawasan intensif terhadap implementasi GAPEKA tahun 2025 agar perjalanan kereta api sesuai jadwal dan keterlambatan kereta api dapat diminimalisir terutama andil keterlambatan dari operasional/persilangan/penambahan/pelepasan sarana/lainnya.
b. Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui percepatan proses revisi anggaran luncuran SBSN tahun 2024 ke tahun 2025 pada 11 kegiatan (termasuk lanjutan kegiatan pembangunan jalur ganda dan peningkatan jalur kereta api) dengan dilengkapi data dukung sesuai PMK 107 Tahun 2024 serta antisipasi kegiatan pendukung yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan kembali pada RKA tahun selanjutnya.

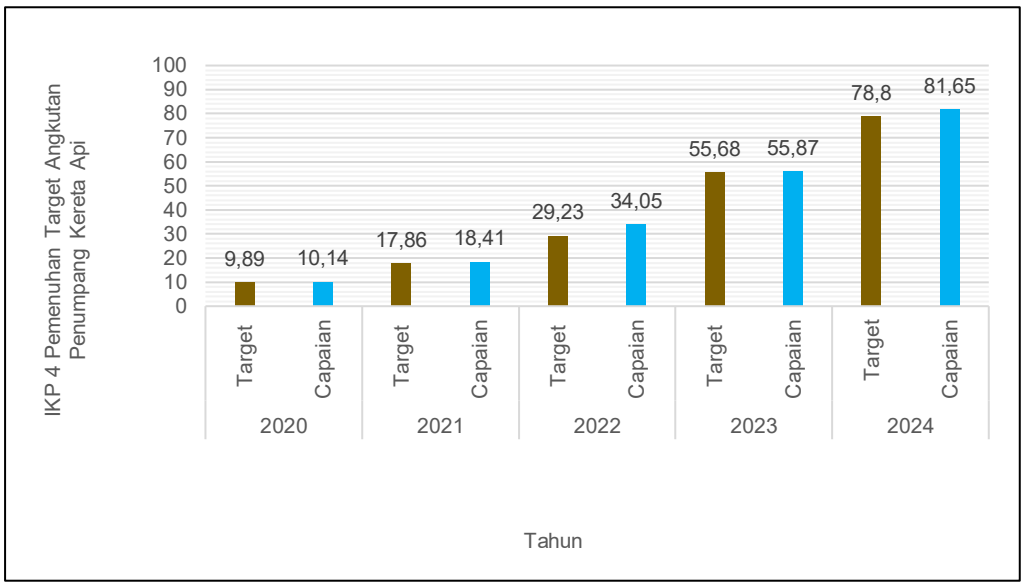
Adapun pencapaian target *On Time Performance* (OTP) diharapkan dapat menghasilkan *outcome* antara lain:

a. Adanya peningkatan kepercayaan publik, dimana dengan layanan dan perjalanan kereta api yang tepat waktu maka dapat meningkatkan kepercayaan penumpang terhadap perkeretaapian serta meningkatkan daya saing dengan moda transportasi lain.
b. Mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum massal kereta api sehingga dapat menurunkan kemacetan lalu lintas dan mengurangi emisi gas rumah kaca. Ketepatan waktu perjalanan merupakan salah satu aspek yang menjadi pertimbangan masyarakat dalam memilih moda transportasi untuk mobilitas keseharian.

4) IKP 4 Pemenuhan Target Angkutan Penumpang Kereta Api

Pada tahun 2020-2021 jumlah penumpang kereta api rendah diakibatkan adanya pembatasan pergerakan mobilitas akibat pandemic covid-19 dan mulai meningkat sejak

2022 dan terus meningkat sampai 2023-2024 sejak berakhirnya pandemic covid-19. Nilai capaian kinerja setiap tahun selama 2020-2024 terus meningkat.



Gambar 1.9 Capaian IKP 4 Pemenuhan Target Angkutan Penumpang Kereta Api

Jumlah realisasi penumpang kereta api tahun 2020-2023 sebanyak 1.097.913.782 penumpang (tahun 2020 sebanyak 199.255.108 penumpang, tahun 2021 sebanyak 162.572.707 penumpang, tahun 2022 sebanyak 307.191.357 penumpang dan Tahun 2023 sebanyak 429.123.035 penumpang) dan jumlah penumpang pada tahun 2024 sebanyak 506.612.015 penumpang. Apabila digabungkan jumlah realisasi penumpang kumulatif dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 sebanyak 1.604.754.222 penumpang. Jumlah tersebut selanjutnya dibandingkan dengan target produksi angkutan penumpang transportasi kereta api pada periode tahun 2020-2024 sebagaimana pada Rencana Strategis Tahun 2020-2024 yaitu 1.965.065.861 penumpang.

Penambahan jumlah penumpang kereta api dikarenakan adanya peningkatan jumlah penumpang dengan beroperasi layanan kereta api Makassar-Parepare, LRT Jabodebek, LRT Jakarta, Kereta Api Cepat Jakarta Bandung, KA Bandara, KA *feeder* dan peningkatan layanan kereta api. Realisasi jumlah penumpang terangkut dengan kereta api pada tahun 2024 diperoleh sebanyak 506.612.015 penumpang dengan rincian sebagai berikut:

a. Jumlah penumpang kereta api komersial (KA jarak Jauh eksekutif, bisnis, ekonomi non PSO dan KA lokal eksekutif, bisnis dan ekonomi non PSO, KA Bandara SHIA) sebanyak 37.716.238 penumpang.
b. Jumlah penumpang kereta api ekonomi/PSO (non KRL Jabodetabek) sebanyak 65.267.081 penumpang.
c. Jumlah penumpang KRL Jabodetabek sebanyak 328.153.923 penumpang.
d. Jumlah penumpang kereta api perintis sebanyak 4.928.095 penumpang.
e. Jumlah penumpang MRT Jakarta sebanyak 40.821.422 penumpang.
f. Jumlah penumpang LRT Jakarta sebanyak 1.226.683 penumpang.
g. Jumlah penumpang kereta api *Railink* (kereta api Bandara Kualanamu, Yogyakarta Ekspress dan KA Srilelawangsa) sebanyak 1.439.663 penumpang.
h. Jumlah penumpang LRT Jabodebek sebanyak 21.055.870 penumpang.

i. Jumlah penumpang Kereta Cepat Jakarta-Bandung sebanyak 6.003.040 penumpang.

Faktor yang menyebabkan keberhasilan pada capaian kinerja Pemenuhan Target Angkutan Penumpang Kereta Api diantaranya:

a. Peningkatan jumlah penumpang kereta api perkotaan yang signifikan (KRL Jabodetabek dengan rata-rata penumpang *weekday* sebesar 1.007.594 penumpang/hari, LRT Jabodebek dengan rata-rata penumpang *weekday* sebesar 83.272 penumpang/hari).
b. Peningkatan animo masyarakat dalam penggunaan angkutan kereta cepat Jakarta-Bandung dengan rata-rata penumpang sebesar 18.335 penumpang/hari.
c. Peningkatan minat masyarakat terhadap angkutan penumpang kereta api dengan stimulasi pemberian subsidi *Public Service Obligation* yang terus meningkat dimana pada tahun 2024 sebesar Rp. 4,589 triliun 3-38 termasuk penyelenggaraan subsidi kereta api perintis (diantaranya LRT Sumatera Selatan, Solo – Wonogiri, Makassar – Parepare, kereta api Aceh, dan lainnya).
d. Peningkatan jumlah penumpang kereta api antar kota khususnya pada momen Lebaran, Natal dan Tahun Baru termasuk momen libur panjang yang dapat meningkatkan animo masyarakat untuk melakukan perjalanan.
e. Peningkatan layanan kereta api di stasiun dan perjalanan kereta api sesuai SPM serta peningkatan akses stasiun, integrasi antar moda dan kemudahan memperoleh informasi juga mendorong peningkatan jumlah angkutan kereta api penumpang.
f. Beberapa inovasi/peningkatan layanan kereta api didukung sosialisasi/publikasi secara masif oleh operator perkeretaapian, diantaranya perpanjangan rute perjalanan KA Bandara Internasional Adi Soemarmo menjadi Bandara Internasional Adi Soemarmo – Madiun, layanan *Direct Train* yang merupakan perjalanan kereta api langsung tanpa transit untuk mendukung libur Natal 2024 dan Tahun Baru 2025 (relasi Gambir-Yogyakarta PP dan Gambir-Semarang PP).

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain hubungan kerja/*crosscutting* terkait peningkatan angkutan penumpang kereta api dengan koordinasi BUPS/operator perkeretaapian melalui kegiatan pengawasan SPM dan pelaksanaan sosialisasi untuk meningkatkan minat masyarakat. Upaya peningkatan akses stasiun dan integrasi antar moda juga terdapat keterhubungan kinerja dengan Pemerintah Daerah dan BUMN/BUMD/operator moda lain. Selain itu juga terdapat hubungan kerja dan data dalam penyediaan/penyelenggaraan subsidi perintis serta pengelolaan *Public Service Obligation* yang berkoordinasi dengan Kementerian Keuangan. Kinerja Pemenuhan Target Angkutan Penumpang Kereta Api diharapkan dapat menghasilkan *outcome* sebagai berikut:

a. Pengurangan kepadatan/kemacetan lalu lintas jalan raya serta pengurangan emisi gas rumah kaca khususnya di wilayah perkotaan dengan meningkatnya penggunaan transportasi umum massal kereta api dibandingkan dengan penggunaan kendaraan pribadi.
b. Peningkatan minat investasi infrastruktur perkeretaapian dengan tingginya *demand* penggunaan transportasi kereta api, termasuk dukungan pengembangan dan peningkatan jalur, stasiun, dan fasilitas layanan lainnya.

Upaya mempertahankan dan meningkatkan capaian kinerja pada periode mendatang diantaranya:

a. Percepatan pengoperasian hasil-hasil pembangunan prasarana perkeretaapian diantaranya Krueng Geukeuh – Muara Satu, Rantauprapat – Pondok S5, serta layanan kereta api lainnya didukung dengan akses dan integrasi antar moda yang memadai.
b. Penyelenggaraan layanan subsidi kereta api perintis sesuai kebutuhan dan layanan terus berkelanjutan, serta pengelolaan PSO Tahun 2025 yang mencakup subsidi untuk LRT Jabodebek, kereta api Perkotaan dan kereta api antar kota dengan dukungan kajian subsidi PSO tepat sasaran.
c. Dukungan peningkatan stasiun kereta api guna mendukung kapasitas yang memadai terhadap layanan penumpang (diantaranya Stasiun Rangkasbitung dan Stasiun Tanah Abang).
d. Evaluasi dan pemantauan kinerja layanan KA secara *realtime* serta pengawasan penerapan SPM secara berkala guna memastikan layanan sesuai ketentuan.

Beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan dan aktivitas/anggaran diantaranya:

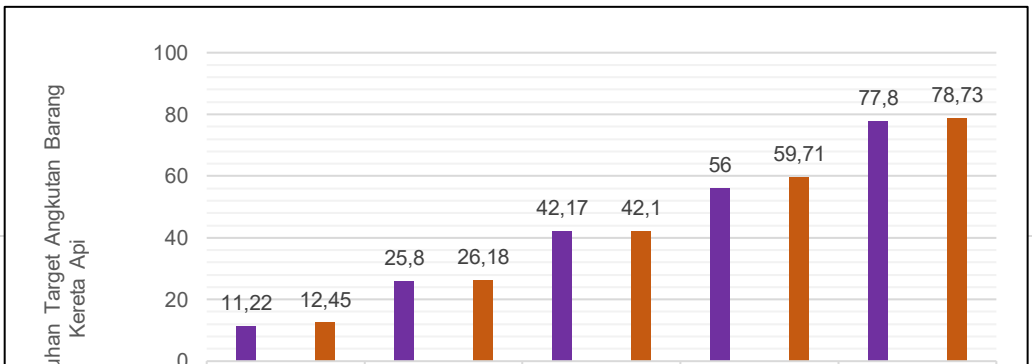
a. Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penyesuaian rancangan Rencana Strategis Bidang Perkeretaapian Tahun 2025-2029 terkait prediksi target angkutan penumpang kereta api dengan data dan analisa yang memadai guna selanjutnya menjadi acuan penetapan target pada masing-masing layanan/lokasi.
b. Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung peningkatan layanan angkutan kereta api (termasuk subsidi perintis) yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan kembali pada RKA tahun selanjutnya.

5) IKP 5 Pemenuhan Target Angkutan Barang Kereta Api

Nilai capaian kinerja setiap tahun selama 2020-2024 terus meningkat dan sudah terpenuhi sesuai target di dalam Renstra. Jumlah barang terangkut kereta api tahun 2023 sebanyak 64,3 juta ton (8,3 juta ton angkutan barang di Pulau Jawa dan 56 juta ton angkutan barang di Pulau Sumatera).

Jumlah angkutan barang kereta api tahun 2020-2023 sebanyak 217.875.324 ton (Tahun 2020 sebanyak 45.432.352 ton, tahun 2021 sebanyak 50.038.883 ton, Tahun 2022 sebanyak 58.097.642 ton dan tahun 2023 sebanyak 64.255.998 ton) dan realisasi pada tahun 2024 sebanyak 69.401.018 ton. Total jumlah realisasi barang terangkut kereta api dari tahun 2020-2024 sebanyak 287.225.886 ton. Jumlah tersebut selanjutnya dibandingkan dengan target produksi angkutan barang kereta api tahun 2020-2024 berdasarkan Rencana Strategis yaitu sebanyak 364.906.806 ton

Angkutan barang kereta api di pulau Jawa tahun 2024 sebanyak 8.630.997 ton (rincian per komoditi: peti kemas sebanyak 5.028.352 ton; BBM sebanyak 1.773.411 ton; semen sebanyak 1.269.873 ton; batu bara sebanyak 34.596 ton; retail (ONS parcel, BHP) sebanyak 181.147 ton, pupuk sebanyak 24.180 ton serta barang lainnya (Bank Indonesia, Bea KLB, angkutan dinas, angkutan Satuan Kerja, Motis, Bea langsir) sebanyak 319.438 ton.



Gambar 1.10 Capaian IKP 5 Pemenuhan Target Angkutan Barang Kereta Api

Angkutan barang kereta api di pulau Sumatera tahun 2024 sebanyak 60.770.021 ton, dengan rincian per komoditi sebagai berikut: batu bara sebanyak 56.291.466 ton; semen sebanyak 1.450.733 ton; karet dan klinker sebanyak 726.025 ton, hasil perkebunan (CPO, pulp, kayu, latex) sebanyak 679.668 ton; BBM sebanyak 848.373 ton; peti kemas sebanyak 634.583 ton; retail (ONS Parcel, BHP) sebanyak 4.203 ton serta barang lainnya (Bank Indonesia, Bea KLB, angkutan dinas, angkutan Satuan Kerja, Motis, Bea langsir) sebanyak 134.970 ton.

Faktor penyebab belum tercapai target angkutan barang kereta api: belum optimal pemanfaatan konektivitas jalur kereta api menuju pelabuhan, keterbatasan kapasitas lintas pada jalur kereta api barang, menurunnya permintaan dan produksi barang, sistem logistik belum optimal.

Produksi angkutan barang masih didominasi dengan komoditi batu bara di Sumatera Bagian Selatan yang juga digunakan untuk keperluan ekspor. Faktor lainnya tercapainya target antara lain:

a. Tingginya frekuensi angkutan kereta api barang yang didukung dengan kapasitas prasarana perkeretaapian yang memadai khususnya *mainline* di pulau Jawa dan Sumatera Bagian Selatan yang dominan dengan layanan angkutan barang.
b. Pengoptimalan beberapa akses jalur kereta api menuju pelabuhan/kawasan khusus sesuai *demand* angkutan barang.
c. Dukungan kebijakan pemerintah dengan implementasi *National Logistic Ecosystem* secara bertahap pada tahun 2024.
d. Publikasi/sosialisasi aktif untuk memberikan informasi dan gambaran angkutan barang menggunakan kereta api dengan berbagai keunggulan yang dimiliki, termasuk dalam mencari potensi angkutan barang melalui mitra eksisting ataupun baru oleh Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.
e. Meningkatkan permintaan dan produksi barang yang mengakibatkan naiknya penggunaan kereta api Barang, terutama pada angkutan BBM dan angkutan Petikemas.

Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa hal yang telah memperhatikan data/kinerja/hubungan kerja dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain keterhubungan dengan sektor logistik/perdagangan/industri/pertanian/perkebunan/pertambangan dimana angkutan kereta api barang membutuhkan sinergi dengan sektor-sektor tersebut sebagai pembentuk *demand*. Selain itu, koordinasi dengan BUPS/operator perkeretaapian juga

dilakukan yang melakukan sosialisasi terhadap perusahaan/pabrik/*outlet* potensial menggunakan angkutan kereta api barang dalam distribusi hasil produksinya.

Keterhubungan data dan kinerja dengan sub sektor perhubungan laut dan darat juga terjalin dalam penyelenggaraan multimoda (pelabuhan, terminal barang/*dryport*, bea cukai, lainnya). Pemenuhan Target Angkutan Barang Kereta Api diharapkan dapat menghasilkan *outcome* sebagai berikut:

a. Pengurangan kepadatan lalu lintas jalan raya dengan memindahkan sebagian besar angkutan barang/truk menjadi menggunakan kereta api. Dengan pengurangan tersebut juga dapat lebih mengurangi biaya perawatan jalan, dimana apabila jalan terus menerus dilewati truk angkutan logistik yang kapasitasnya bisa mencapai 40 ton maka memiliki risiko yang lebih besar mengalami deformasi struktural, kemunduran struktur bawah jalan dan lainnya sehingga memerlukan biaya ekstra dalam perawatannya.
b. Pengurangan kepadatan lalu lintas jalan raya dengan mengurangi truk angkutan barang yang beroperasi di jalan juga dapat meningkatkan keselamatan transportasi, karena kereta api memiliki tingkat keselamatan yang lebih tinggi dibandingkan penggunaan truk angkutan logistik yang memiliki risiko lebih besar untuk mengalami kejadian kecelakaan akibat kelebihan beban muatan, titik *blind spot*, kelelahan pengemudi, cuaca buruk, pelanggaran aturan lalu lintas dan lainnya.

Upaya untuk meningkatkan capaian kinerja pada periode selanjutnya diantaranya:

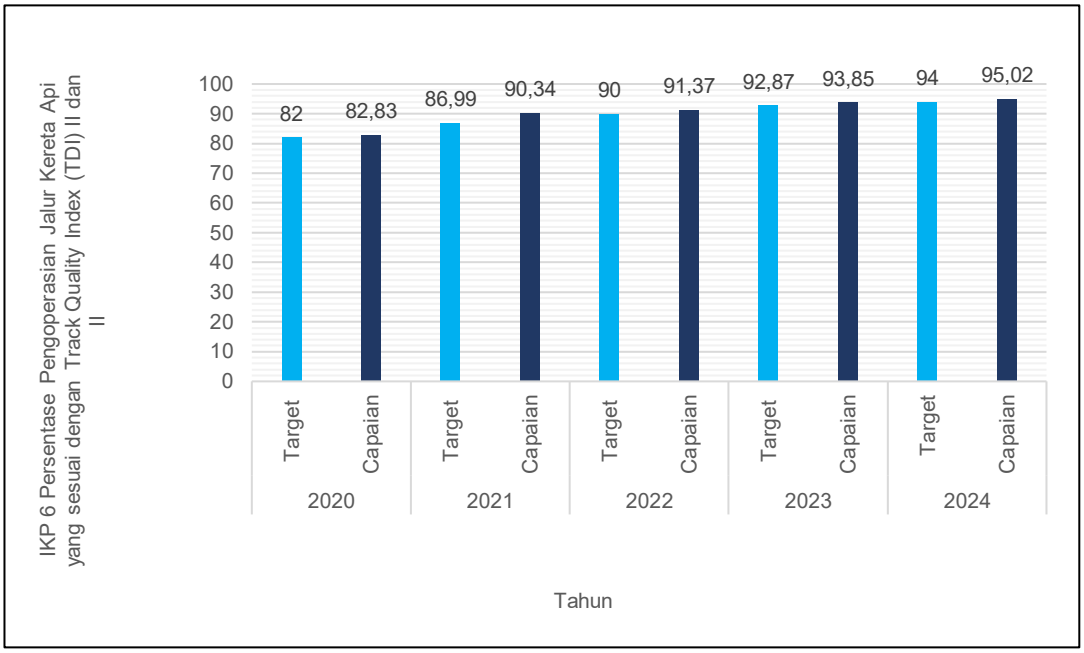
a. Pengoptimalan pemanfaatan akses jalur kereta api menuju Pelabuhan Tanjung Priok.
b. Pelaksanaan konsultasi publik penyelenggaraan angkutan logistic terintegrasi dengan moda kereta api pada Tahun 2025 guna mendukung peningkatan *modal share* angkutan barang.
c. Pemanfaatan *market* bersama untuk meningkatkan angkutan barang ekspor Gedebage menuju Tanjung Priok termasuk perlunya intervensi biaya dari masing-masing *stakeholder* agar tarif angkutan barang kereta api lebih kompetitif.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan dan aktivitas/anggaran untuk mendukung pencapaian kinerja, diantaranya:

a. Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penyesuaian rancangan Rencana Strategis Bidang Perkeretaapian Tahun 2025-2029 terkait prediksi target angkutan kereta api barang dengan data dan analisa yang memadai guna selanjutnya menjadi acuan penetapan target pada masing-masing layanan/lokasi serta p) Penyiapan regulasi dan koordinasi dengan operator perkeretaapian untuk implementasi angkutan barang kereta api dengan skema ROLA (*rolling highway*).
b. Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung peningkatan layanan angkutan kereta api yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan kembali pada RKA tahun selanjutnya.

6) IKP 6 Persentase Pengoperasian Jalur Kereta Api yang sesuai dengan *Track Quality Index* (TDI) II dan II

Capaian kinerja setiap tahun selama 2020-2024 terpenuhi sesuai target. Perhitungan persentase pengoperasian jalur kereta api yang sesuai dengan *Track Quality Index* (TQI) mengacu pada hasil pengukuran bersama antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT. Kereta Api Indonesia di wilayah pulau Jawa dan Sumatera.



Gambar 1.11 Capaian IKP 6 Persentase Pengoperasian Jalur Kereta Api yang sesuai dengan *Track Quality Index* (TDI) II dan II Tahun 2020-2024

Nilai TQI terbagi menjadi beberapa kategori yaitu Kategori I dan II (TQI A) dengan kecepatan 80 s.d 120 km/jam dan Kategori III dan IV (TQI B) dengan kecepatan 40 s.d 80 km/jam. Pengukurang jalur kereta api dilakukan bersama antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT KAI (Persero). Pada tahun 2024, pengukuran TQI dilakukan setiap periode triwulan pada seluruh lintas utama di wilayah Jawa dan Sumatera. Data pengukuran yang digunakan sebagai data capaian tahun 2024 adalah hasil pengukuran kereta ukur periode III (data periode IV masih dalam proses pengolahan data) dengan jumlah jalur terukur sepanjang 5.935,212 Km. Adapun hasil pengukuran panjang jalur kereta api diperoleh untuk Kategori I dan II sepanjang 5.639,950 km, sedangkan panjang jalur kereta api Kategori III dan IV adalah sepanjang 295,262 Km.

Keberhasilan dalam pencapaian kinerja juga didukung dari hasil kegiatan peningkatan jalur kereta api lintas Cikampek - Cirebon segmen Kertasemaya-Arjawinangun yang telah selesai dan telah dilakukan pengukuran pada periode III tahun 2024 dengan hasil kategori I dan II sepanjang 18,510 km. Selain itu, kegiatan peningkatan jalur kereta api lainnya yang dilaksanakan pada tahun 2024 yakni: (1) Peningkatan jalur kereta api Kisaran-Mambangmuda, progres 100%; (2) Peningkatan jalur kereta api Medan - Belawan Tahap II, tidak terlaksana; (3) Peningkatan jalur kereta api Padang – Bukit Putus – Pauhlima, progres 100%; (4) Peningkatan jalur kereta api Maos – Cilacap, progres 100%; dan (5) Peningkatan jalur kereta api Solo – Wonogiri, progres 100%.
Beberapa kendala/hambatan pada indikator kinerja program persentase pengoperasian jalur kereta api yang sesuai dengan TQI Kategori I dan II yakni standar TQI belum ditetapkan pada Tahun 2024, dikarenakan perlu pembahasan lanjutan serta tambahan referensi terkait pengukuran dari operator-operator di Indonesia serta hasil pengukuran TQI dari Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan belum secara jelas pengelompokan berdasarkan kategori TQI, belum tersedianya data-data empiris yang cukup terkait perbandingan standar serta nilai *threshold* yang digunakan dalam penyusunan TQI.

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

koordinasi dengan BUPP/BUPS/operator perkeretaapian dalam pengukuran dan pembahasan hasil TQI termasuk koordinasi internal dengan melibatkan Direktorat teknis dan Balai di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian terkait hasil pengukuran TQI serta progres kegiatan peningkatan jalur KA/pembangunan jalur ganda kereta api.

Pencapaian persentase pengoperasian jalur kereta api yang sesuai dengan TQI diharapkan menghasilkan *outcome* sebagai berikut:

a. Peningkatan kualitas layanan angkutan kereta api dengan penambahan kecepatan operasi kereta api serta pengurangan waktu tempuh.
b. Peningkatan kapasitas angkutan kereta api dengan penambahan frekuensi perjalanan kereta api atau dapat mengakomodir lebih banyak perjalanan kereta api.
c. Peningkatan keselamatan perjalanan kereta api dimana pengoperasian jalur kereta api mayoritas sudah memenuhi kategori aman.

Upaya untuk meningkatkan capaian kinerja pada periode mendatang termasuk dalam rangka pencapaian target RPJMN dan Rencana Strategis diantaranya:

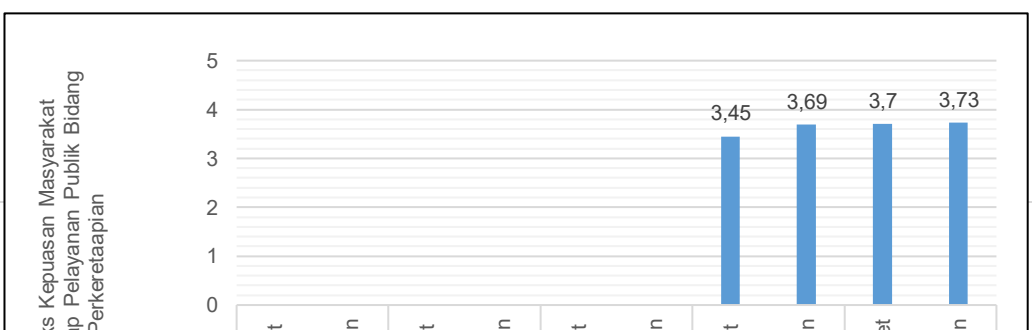
a. Pembahasan lanjutan terkait penyusunan standar TQI termasuk apabila dibutuhkan pelaksanaan FGD dengan operator perkeretaapian untuk percepatan penyelesaian standar TQI.
b. Koordinasi dan evaluasi hasil pengukuran TQI periode IV tahun 2024 termasuk pembahasan hasil pengukuran *Track Geometry* Trolley di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan serta pembahasan jadwal pengukuran TQI tahun 2025.

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran, serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja diantaranya:

a. Penyesuaian strategi/kebijakan melalui penetapan kebijakan terkait standar TQI termasuk pelaksanaan pengukuran dan pelaporan TQI pada prasarana perkeretaapian oleh seluruh BUPP/operator perkeretaapian (PT. KAI, PT. MRT, PT LRT Jakarta, PT. KCIC, PT. CRI dan lainnya).
b. Penyesuaian aktivitas dan anggaran melalui percepatan proses revisi anggaran luncuran SBSN tahun 2024 ke tahun 2025 (termasuk kegiatan pendukung peningkatan TQI) dengan dilengkapi data dukung sesuai PMK 107 Tahun 2024 serta antisipasi kegiatan pendukung peningkatan TQI yang terdampak kebijakan *Automatic Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan kembali pada RKA tahun selanjutnya.
c. Penyesuaian penempatan jabatan/pegawai melalui pengusulan pemenuhan peningkatan kompetensi pegawai untuk pengelolaan/pengukuran TQI guna mendukung rencana pengukuran TQI dengan menggunakan kereta ukur milik Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

7) IKP 7 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian

Indikator Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian merupakan indikator yang ditetapkan tahun 2023. Nilai capaian IKM selama 2 tahun 2023-2024 meningkat dan terpenuhi sesuai target.



Gambar 1.12 Capaian IKP 7 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian

Selain pencapaian-pencapaian selama lima tahun, terdapat aspirasi dari masyarakat terhadap layanan publik Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam penyusunan kebijakan dan pelayanan yang diharapkan terus diperbaiki dan ditingkatkan. Hasil aspirasi didapatkan dari proses penjaringan aspirasi melalui wadah dan mekanisme yang akuntabel diantaranya adalah melalui kegiatan *Focus* Group *Discussion* (FGD), forum diskusi, media sosial dan melalui survei pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) yang dilakukan terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai Peraturan Menteri PANRB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat. Nilai IKM Direktorat Jenderal Perkeretaapian meliputi layanan administrasi Pemerintahan sebagai regulator penyelenggaraan perkeretaapian (perijinan, sertifikasi, pengujian, dan lainnya) serta layanan angkutan kereta api yang diselenggarakan oleh unit kerja/Badan Layanan Umum di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Nilai IKM Direktorat Jenderal Perkeretaapian diperoleh dari hasil survei kepuasan masyarakat yang dilaksanakan oleh Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Sarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Balai Pengelola Kereta Api Ringan (BPKAR) Sumatera Selatan dan Balai Pengujian Perkeretaapian.

Berdasarkan rata-rata hasil survei kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik bidang perkeretaapian Tahun 2024, diperoleh nilai IKM sebesar 3,73. Pada Tahun 2024, nilai IKM per triwulan cenderung mengalami penurunan dari 3,75 (Triwulan I) menjadi 3,73 (Triwulan IV). Faktor yang mempengaruhi diantaranya adanya penambahan jumlah responden serta perluasan pelaksanaan survei melalui *google form* untuk mempermudah pengisian responden.

Pada tahun 2024, seluruh unit kerja yang melaksanakan survei IKM sudah menggunakan aplikasi 3A IPK yang dikelola oleh Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dengan sosialisasi yang memadai dari masing-masing unit kerja terkait.

Keberhasilan dalam pencapaian kinerja didukung beberapa faktor diantaranya:

a. Pemanfaatan dan pengembangan sistem informasi diantaranya terkait layanan pengujian perkeretaapian, sertifikasi sarana perkeretaapian serta sertifikasi kompetensi SDM perkeretaapian, sehingga terjamin ketepatan waktu penyelesaian layanan dan menjaga kualitas pelayanan sesuai dengan prosedur dan alur yang telah ditetapkan.

b. Pelaksanaan sosialisasi layanan dan pelaksanaan survei IKM kepada *stakeholder,* termasuk upaya penambahan jumlah responden dengan perluasan pelaksanaan survei melalui *google form* untuk mempermudah pengisian responden.
c. Kehandalan SDM dalam memberikan layanan serta pemenuhan kualitas dan tahapan pelayanan sesuai proses bisnis/SOP yang telah ditetapkan.

Selain hal di atas, disampaikan pula bahwa BPKA Sulawesi Selatan telah melaksanakan survei IKM sebagai tindak lanjut rekomendasi Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan. Survei dan perhitungan nilai IKM tersebut telah dilaksanakan secara mandiri mulai Triwulan III Tahun 2024 serta menjadi komponen penilaian untuk tingkat Eselon I. Untuk itu perlu konsistensi pelaksanaan survei IKM oleh BPKA Sulawesi Selatan secara rutin dengan jumlah responden yang memadai.

Dalam penyelenggaraan penilaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) juga telah memperhatikan data/kinerja/hubungan dengan bidang lain (*crosscutting*) antara lain hubungan kerja dengan badan usaha/operator perkeretaapian/pemerintah daerah dalam pelaksanaan layanan bidang perkeretaapian termasuk survei IKM yang melibatkan masyarakat pengguna kereta api dan sektor terkait lainnya seperti sektor industri perkeretaapian.
Pencapaian target kinerja untuk Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik bidang perkeretaapian diharapkan menghasilkan *outcome* berupa peningkatan kepercayaan publik yang menggambarkan bahwa masyarakat merasa puas terhadap layanan penyelenggaraan perkeretaapian.
Upaya untuk meningkatkan capaian kinerja pada periode mendatang diantaranya:

a. Tindak lanjut dan monitoring pengaduan/masukan/saran dari masyarakat/pengguna layanan Direktorat Jenderal Perkeretaapian termasuk analisa berkala terhadap hasil survei untuk perbaikan kualitas pelayanan pada periode berikutnya di masing-masing unit kerja.
b. Optimalisasi pemanfaatan sistem TIK/digitalisasi berupa integrasi data, persetujuan terpusat dan pemantauan melalui *dashboard* terpadu terhadap pemberian layanan bidang perkeretaapian (perijinan, sertifikasi, pengujian, lainnya).

Selain itu, diusulkan juga beberapa hal penyesuaian terhadap strategi/kebijakan, aktivitas/anggaran serta penempatan jabatan/pegawai untuk mendukung pencapaian kinerja diantaranya:

a. Penyesuaian strategi/kebijakan melalui *benchmarking* pelaksanaan layanan penyelenggaraan transportasi termasuk pelaksanaan survei IKM pada unit kerja yang berkinerja lebih baik di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk masukan strategi/kebijakan, termasuk koordinasi dengan pembina survei IKM (Kementerian PANRB) guna pembinaan/sosialisasi terkait IKM.
b. Penyesuaian aktivitas/anggaran melalui antisipasi kegiatan pendukung yang terdampak kebijakan Automatic *Adjustment* (AA) atau blokir dengan optimalisasi anggaran dan/atau pengusulan kembali pada RKA tahun selanjutnya.
c. Penyesuaian Penempatan Jabatan/Pegawai melalui pelaksanaan pelatihan untuk peningkatan kompetensi SDM dalam pemberian layanan kepada masyarakat guna mendukung peningkatan nilai IKM Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 ISU STRATEGIS

1.2.1.1 ISU STRATEGIS TRANSPORTASI NASIONAL

Isu strategis transportasi nasional secara jelas dan komprehensif sudah tercantum di dalam dokumen Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 termasuk isu strategis transportasi perkeretaapian. Isu strategis ini menjadi bahan dalam mengidentifikasi arah kebijakan strategis Kementerian Perhubungan termasuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam upaya menyelesaikan isu strategis yang dihadapi selama 5 tahun mendapat. Berikut disampaikan isu strategis transportasi nasional, antara lain:

A. Efektivitas dukungan transportasi terhadap pembangunan nasional

Sektor transportasi nasional, termasuk transportasi perkeretaapian, memberikan kontribusi terhadap pembangunan dan pertumbuhan ekonomi nasional yang berkelanjutan. Beberapa yang menjadi isu strategis dalam efektivitas dukungan transportasi terhadap pembangunan nasional antara lain:

1. Pengiriman dan pendistribusian barang dalam sistem logistik nasional yang efektif dan efisien menjadi pilar dalam pertumbuhan ekonomi nasional. Data Bappenas (2022) menunjukkan biaya logistik nasional pada Tahun 2022 sebesar 14,29% dari PDB (cukup tinggi dibandingkan Singapura 8,5% PDB, Thailand 1,3% PDB, dan Malaysia 13% PDB). Skor *Logistics Performance Index* (LPI) Indonesia Tahun 2023 sebesar 3,0 masih di bawah sejumlah negara tetangga (Singapura (4,3), Malaysia (3,6), Thailand (3,5), Filipina (3,3), Vietnam (3,3)).

   Data menunjukkan sekitar 8,79% PDB (mendekati 2/3) dari biaya logistik nasional di Indonesia disumbang oleh biaya transportasi logistik, dengan komposisi: angkutan darat (2,66%), angkutan laut (1,02%), angkutan udara (0,89%), angkutan kereta api (0,04%), ASDP (0,1%), dan sisanya 4,08% berasal dari angkutan khusus (milik perusahaan atau perorangan). RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) menargetkan pada Tahun 2029, biaya transportasi logistik turun menjadi 7,56% PDB (turun 1,23% dari baseline 2024).

   Terlihat bahwa sektor transportasi angkutan kereta api menyumbangkan biaya transportasi logistik sekitar 0,04% PDB (dari 8,79% PDB). Peran sektor transportasi perkeretaapian dapat ditingkatkan dalam menurunkan biaya transportasi logistik melalui perbaikan efisiensi pergerakan angkutan logistik kereta api pada koridor dan simpul utama logistik nasional.

2. Perjalanan penumpang/orang di perkotaan masih belum efektif dan efisien. Rata-rata biaya transportasi masyarakat di sejumlah kawasan perkotaan di Indonesia mencapai 12,56% dari total biaya hidup (BPS Survei Biaya Hidup 2020). Jika dilihat dari komponen PDB Nasional 2023 (BPS) pengeluaran di sektor transportasi dan komunikasi 11,82% dari total. World Bank (2023) menyatakan bahwa idealnya proporsi biaya transportasi tidak lebih dari 10% dari total pengeluaran masyarakat. Biaya transportasi masyarakat perkotaan merupakan hasil dari penggunaan kendaraan pribadi (lebih dari 80%) yang masih tinggi, akibat belum optimalnya penyediaan layanan angkutan umum massal di perkotaan termasuk layanan transportasi kereta api. Penurunan biaya transportasi publik akan menjadi prioritas pembangunan transportasi dalam 5 tahun ke depan melalu pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis jalan dan rel kereta api di kota-kota metropolitan.

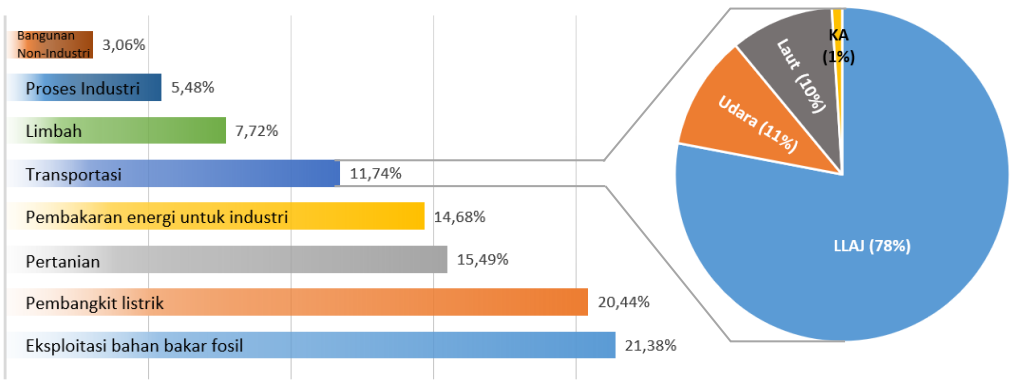
3. Peran transportasi dalam pemerataan layanan publik perlu ditingkatkan. Dalam konteks sosial, transportasi memiliki peran penting dalam menyediakan pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah maupun aksesibilitas pelayanan transportasi kepada semua golongan masyarakat (masyarakat miskin, penyandang disabilitas,

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

Data menunjukkan diperkirakan total volume angkutan perintis dan bersubsidi tersebut telah melayani lebih dari 80% lokasi DTPK dan melayani populasi masyarakat hingga lebih dari 35% penduduk Indonesia (dari total 69% penduduk kelas menengah ke bawah di Indonesia). Peningkatan konektivitas transportasi keperintisan ke wilayah DTPK dan penyediaan layanan angkutan subsidi untuk golongan ekonomi kelas menengah ke bawah (khususnya masyarakat miskin perkotaan) tetap menjadi prioritas pada Renstra 2025-2029. Karena sifat pelayanan perintis dan subsidi tersebut adalah layanan dasar (*basic services*) yang menjadi hajat hidup orang banyak, maka sesuai ketentuan perundang-undangan menjadi kewajiban pokok pemerintah untuk menyediakannya.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang ditugaskan dalam menyelenggarakan pelayanan kereta api angkutan perintis (saat ini sudah 6 lintas) dan pelaksanaan *Public Service Obligation* (PSO) Angkutan Perkeretaapian (saat ini sudah 46 lintas yang melayani KA ekonomi antarkota, perkotaan dan railink). Ke depan yang perlu dilakukan adalah peningkatan inovasi agar pelaksanaan pelayanan perintis dan bersubsidi lebih efisien dan efektif, diantaranya melalui peningkatan keterpaduan jaringan keperintisan antarmoda, peningkatan okupansi layanan, kerja sama dengan Pemda, serta upaya pelibatan peran swasta secara lebih ekstensif.

4. Pengembangan transportasi yang berkelanjutan sudah menjadi amanat dalam arah kebijakan pembangunan nasional. Sektor transportasi memberikan kontribusi dalam peningkatan emisi polusi dan gas rumah kaca yang berdampak pada perubahan iklim dunia. Sumbangan emisi GRK dari sektor transportasi secara nasional di Tahun 2023 menurut European Commission (2023) *GHG Emissions of All World Countries 2023 Report* adalah sekitar 11,74% dari total, dengan komposisi permoda adalah sebagai berikut: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (79%), Transportasi Udara (11%), Transportasi laut (10%) dan Transportasi Perkeretaapian (1%).



Gambar 1.13 Komposisi Kontribusi Emisi GRK Tahun 2023
(**Sumber:** European Commission (2023) GHG Emissions of All World Countries 2023 Report)

Di wilayah perkotaan, dimana transportasi menyumbang lebih dari 50% emisi polutan, (sumber: www.iqair.com/id/indonesia) menunjukkan bahwa di semua wilayah kota Metropolitan dan sebagian kota besar di Indonesia memiliki AQI (Air Quality Index) yang terkategori buruk (AQI > 100). Pengembangan transportasi ramah lingkungan yang berbasis kebijakan transisi energi dan/atau *modal-shifting* ke angkutan massal, akan menjadi kontribusi penting sektor transportasi dalam mendukung perwujudan NDC Indonesia (*Nationally Determined Contribution*) menuju NZE (*Nett Zero Emission*) di Tahun 2060. Peran sektor transportasi perkeretaapian dalam menyediakan prasarana dan sarana serta pelayanan perkeretaapian yang ramah lingkungan dan berkelanjutan.

B. Efektivitas dukungan transportasi terhadap pembangunan nasional

Belum optimalnya manfaat (*impact/benefit*) sektor transportasi dalam mendukung pembangunan nasional di segala bidang, setidaknya ditinjau dari aspek ekonomi, sosial, maupun lingkungan, merupakan konsekuensi dari belum sempurnanya penyediaan konektivitas, pelayanan, keselamatan dan keamanan transportasi yang merupakan *core-business* dari Kementerian Perhubungan. Beberapa isu strategis berkaitan dengan efektivitas dukungan transportasi terhadap pembangunan nasional, antara lain:

1. Realisasi rasio konektivitas transportasi nasional di Tahun 2024 baru sekitar 0,777 yang dapat diartikan secara harfiah bahwa baru sekitar 77,7% dari kebutuhan konektivitas transportasi nasional (semua moda) yang telah terpenuhi (masih terdapat 22,3% wilayah yang belum terjangkau jaringan transportasi sesuai kebutuhan yang direncanakan dalam Rencana Induk atau hasil kajian). Untuk Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian (dihitung dari rasio Jumlah PKN/PKW/ Simpul Transportasi Strategis/KSN terhubung jaringan KA sampai dengan tahun berjalan) tahun 2023 mencapai 0,45 dan tahun 2025 mencapai 0,46. Rasio konektivitas yang rendah (kurang dari 0,65) pada transportasi perkeretaapian menunjukkan posisi moda transportasi perkeretaapian sebagai pendukung jaringan jalan dalam menjangkau semua pusat kegiatan yang masih belum optimal.

   Diperlukan adanya upaya peningkatan konektivitas transportasi nasional yang cukup signifikan dalam 5 tahun ke depan, dengan berbagai tantangan terkait keterbatasan pendanaan pemerintah dan hambatan dalam penyediaan *readiness criteria* untuk mencapai target peningkatan konektivitas, potensi kerusakan yang menyebabkan tidak berfungsinya infrastruktur, dan sulitnya menyediakan konektivitas ke daerah DTPK. Diperlukan strategi dalam perencanaan, pendanaan, dan pengendalian proyek-proyek peningkatan konektivitas untuk memastikan tercapainya target peningkatan stok infrastruktur transportasi.

   Penyediaan transportasi perkeretaapian melalui pembangunan jaringan perkeretaapian selama 5 tahun ke depan akan terbatas dikarenakan fokus pada optimalisasi pemanfaatan infrastruktur jaringan perkeretaapian yang sudah ada melalui peningkatan jaringan dan pelayanan perkeretaapian.

2. Kualitas integrasi jaringan transportasi umumnya dilihat dari bagaimana efisiensi dalam proses perpindahan moda di simpul-simpul transportasi untuk mewujudkan jaringan transportasi multimoda nasional yang efektif dan efisien sebagaimana diharapkan dalam Sistranas (KM 49 Tahun 2005) maupun Sislognas (Perpres No 26 Tahun 2012). Data dari berbagai sumber menyampaikan bahwa biaya akses dan layanan di simpul di moda laut, udara, dan kereta api mencapai 20-50% dari total

biaya pengiriman, sementara itu biaya transportasi jalan mengalami peningkatan 10-15% akibat biaya yang tidak diperlukan (pungli). Sebagai contoh pengiriman komoditas di Pulau Sumatera dengan moda kereta api dengan biaya akses mencapai 14,77%, biaya di stasiun 6,46% dan biaya transportasi antar stasiun/ke pelabuhan 78,77%.

Untuk transportasi penumpang, khususnya di kawasan perkotaan, permasalahan waktu dan biaya akses (*feeder*) masih menjadi permasalahan yang menghambat pemanfaatan moda angkutan umum perkotaan.

Tantangan utama dalam peningkatan integrasi transportasi nasional utamanya adalah dalam menyiapkan pranata pengaturan dan perencanaan integrasi antarmoda yang menjadi kewajiban dari Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda (Ditjen Intram) yang baru dibentuk di Tahun 2024. Kondisi tersebut berpotensi kepada terlambatnya pencapaian target peningkatan integrasi dan pengembangan transportasi multimoda yang sangat berpengaruh terhadap capaian target penurunan biaya logistik. Perlu disusun prioritas peningkatan integrasi pada simpul transportasi utama dan kawasan strategis dalam RPJMN 2025-2029 serta melibatkan *stakeholders* (Operator, Pemda, K/L terkait, swasta, masyarakat) seekstensif mungkin dalam menjalankan perannya masing-masing dalam rangka peningkatan integrasi fisik/prasarana, jaringan pelayanan, dan sistem layanan pada masing-masing simpul dan/atau kawasan prioritas.

3. Kualitas pelayanan transportasi secara kualitatif dapat diukur melalui tingkat kepuasan pengguna terhadap pelayanan jasa transportasi. Secara umum Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Kementerian Perhubungan di atas 88,31 (terkategori A (Sangat Baik)). Untuk transportasi perkeretaapian, indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik pada tahun 2022 mencapai 92,11, tahun 2023 mencapai 92,25.

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

4. Indikasi lain yang menyatakan kualitas pelayanan bidang transportasi adalah dari ketepatan waktu (*on-time performance/OTP*) dari beberapa moda transportasi, yang pada beberapa tahun terakhir berada pada rentang 70-75%. Capaian OTP transportasi perkeretaapian (diukur pada angkutan kereta api penumpang dan barang dari 7 Penyelenggara Sarana) pada tahun 2023 mencapai 90,330% dan tahun 2024 meningkat menjadi 96,185%).

   Upaya peningkatan kualitas pelayanan transportasi perkeretaapian di masa datang akan dihadapkan kepada tantangan yang menyebabkan gangguan dalam operasional serta ketidakpastian dalam berusaha. Selain itu keterbatasan SDM, sarana, dan prasarana pendukung masih menjadi kendala utama dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) transportasi perkeretaapian. Penyediaan pelayanan publik keperintisan/kelas ekonomi/PSO harus tetap menjadi fokus utama Direktorat Jenderal Perkeretaapian termasuk optimalisasi pelibatan swasta. Sedangkan untuk memastikan terpenuhinya SPM pelaksanaan inovasi

sistem pengawasan dengan digitalisasi diharapkan memudahkan dalam mengidentifikasi permasalahan dari aspek sarana, prasarana, SDM, ataupun pola kerjanya.

5. Capaian tingkat keselamatan transportasi pada sistem angkutan umum (*public service*) yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan secara umum telah berada pada level yang diterima (*acceptable*) sesuai ketentuan internasional. Untuk transportasi perkeretaapian, data menunjukkan Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Perkeretaapian per 1 juta km tempuh (diukur pada semua perjalanan kereta api kecuali yang dioperasikan Pemerintah Daerah) pada tahun 2023 mencapai 0,100 dan tahun 2024 mencapai 0,060. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian ke depan perlu diupayakan dengan memastikan penerapan regulasi keselamatan dan keamanan sesuai ketentuan yang berlaku. Tantangan terkait masih banyaknya sarana dan prasarana transportasi yang sub-standar, SDM yang tidak bersertifikat, serta rendahnya efektivitas pengawasan dan pengendalian, perlu diantisipasi dengan penerapan teknologi dan program peningkatan kompetensi SDM dan sosialisasi publik kepada pengguna transportasi dan masyarakat.

C. Kecukupan dan kualitas stok infrastruktur dan layanan transportasi

Beberapa yang menjadi isu strategis berkaitan dengan kecukupan dan kualitas stok infrastruktur dan layanan transportasi, antara lain:

1. Idealisasi kebutuhan penyediaan infrastruktur transportasi secara nasional (*ultimate design*) dapat dilihat dari Rencana Induk masing-masing moda transportasi. Secara rata-rata capaian (realisasi dibandingkan dengan rencana) pembangunan infrastruktur transportasi nasional hingga Tahun 2024 baru sekitar 56,85%, artinya secara ideal masih terdapat sekitar 43,15% lokasi (pusat kegiatan/pulau kecil/pusat produksi) yang belum terjangkau oleh jaringan infrastruktur transportasi. Meskipun, rencana-rencana induk tersebut ada yang masa perencanaannya hingga Tahun 2030-2040, pada intinya masih banyak diperlukan pembangunan jaringan infrastruktur transportasi nasional untuk mewujudkan konektivitas nasional.
2. Data menunjukkan untuk pembangunan infrastruktur transportasi perkeretaapian sampai tahun 2025 sudah terbangun 6.927 km (65,82%) dari total panjang jalan rel terbangun di tahun 2030 sepanjang 10,524 km. Masih ada sekitar 3.597 km yang belum terbangun sesuai RIP Nasional (PM 296 Tahun 2020). Dengan kondisi fiskal pendaaan yang terbatas dan proses penyiapan dokumen perencanaan (*readiness criteria*) yang membutuhkan alokasi waktu dan kendala dan hambatan pengadaan lahan yang menghambat pembangunan prasarana transportasi perkeretaapian menyebabkan terjadinya potensi terjadinya kegagalan pencapaian target pembangunan infrastruktur konektivitas transportasi perkeretaapian. Diperlukan strategi dalam perencanaan, pendanaan, dan pembangunan infrastruktur transportasi perkeretaapian dengan melibatkan pihak swasta dan pemerintah daerah.
3. Stok infrastruktur transportasi perkeretaapian yang dibangun oleh pemerintah, pemerintah daerah, dan swasta maka diperkirakan mencapai angka sekitar Rp 418,190 triliun.

Tabel 1.38 Perkiraan Nilai Stok Infrastruktur Transportasi Perkeretaapian

Jaringan Transportasi Perkeretaapian	Unit	Volume	Nilai/Unit (Rp.miliar)	Nilai Stok (Rp.miliar)
Jalan Rel (Konvensional)	Km	6.927	35	242.445
jalan Rel MRT	Km	15,7	1.100	17.270

Jalan Rel LRT	Km	67,83	700	47.481
Jalan Rel HST	Km	142,30	780	110.994
Total				**418.190**

Sumber: data diambil dari Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029

D. Kualitas tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi nasional

Efektivitas dampak, permasalahan kinerja, maupun kondisi infrastruktur dan jaringan transportasi yang masih belum sepenuhnya optimal, pada dasarnya merupakan resultan dari belum optimalnya kualitas tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi. Beberapa yang menjadi isu strategis berkaitan dengan kecukupan dan kualitas stok infrastruktur dan layanan transportasi, antara lain:

1 Belum Terpadunya Sistem Penyelenggaraan Transportasi Nasional. Sampai dengan saat ini, usulan Undang-Undang (UU) mengenai Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) belum ditetapkan. Diharapkan UU Sistranas tersebut dapat menjadi rujukan dalam penyelenggaraan setiap moda transportasi secara terpadu termasuk peran strategis transportasi perkeretaapian, mulai dari aspek pengaturan, pembinaan, pembangunan/pengembangan jaringan, pengoperasian dan pengendalian, hingga pengusahaan.

2 Pengembangan jaringan transportasi perkotaan saat ini masih dilakukan secara individual di setiap kawasan metropolitan, yang dimulai dengan penyusunan dokumen *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP) dan dilanjutkan dengan pengembangan jaringan angkutan massal perkotaan. Untuk itu diperlukan adanya dokumen Rencana Umum Nasional Transportasi Perkotaan (RUNTP) yang diharapkan dapat menyinergikan penerapan strategi, skenario, teknologi dan ujungnya pada sinergi investasi untuk optimalisasi pemanfaatan *resource* nasional. Peran strategis transportasi perkeretaapian dalam kerangka jaringan transportasi perkotaan agar terwujud transportasi perkotaan yang terintegrasi dan berkelanjutan.

3 Fokus peran pemerintah sebagai regulator di bidang transformasi. Kementerian Perhubungan sebagai instansi pemerintah tertinggi dalam penyelenggaraan bidang transportasi, berdasarkan UU diberikan mandat untuk berperan sebagai regulator dalam menjaga agar interaksi antara operator dengan user dalam sistem transportasi tetap saling memberikan kontribusi secara berkelanjutan dengan mengedepankan efisiensi konektivitas, kualitas pelayanan, dan jaminan keselamatan dan keamanan serta memberikan dampak positif bagi kemaslahatan publik/masyarakat, berkeadilan, menjaga kelestarian lingkungan, dan mendukung agenda pembangunan nasional di segala bidang.

4 Perluasan sumber pendanaan dan pembiayaan infrastruktur transportasi menjadi fokus perhatian. Skenario pendanaan di dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) telah ditetapkan dengan proporsi pendanaan antara Pemerintah : BUMN : swasta sebagai berikut 7,22% : 6,13% : 86,65%. Beban pendanaan Pemerintah Pusat diharapkan semakin berkurang dengan adanya peningkatan alokasi pendanaan dari Pemerintah Daerah sesuai UU No 1 Tahun 2022 tentang HKPD yang mengamanatkan agar minimal 40% dari nett APBD dialokasikan untuk penyediaan infrastruktur pelayanan publik (termasuk transportasi). Selain itu, UU HKPD juga membuka peluang bagi adanya kerja sama investasi Pusat dan Daerah, Daerah-Daerah, serta PHLN dan penerbitan obligasi untuk daerah.

   Skema Kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) melalui berbagai bentuk dan jenis seperti BOT/BOO, *Availability Payment* (AP), kerja sama pemanfaatan (KSP), kontrak O&M, perlu diperdalam dan dikaji secara komprehensif dengan tetap memegang teguh prinsip *Value for Money* diukur dari segi ekonomi, efisiensi, dan efektivitas. Peran BUMN dan swasta juga sangat diharapkan melalui skema PINA

(Pembiayaan Investasi Non anggaran Pemerintah). Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat mulai mengidentifikasi adanya peluang investasi swasta dalam penyediaan prasarana, sarana, maupun penyediaan layanan transportasi perkeretaapian sesuai skema jaringan yang telah direncanakan ataupun melalui inisiatif swasta murni.

E. Ketersediaan sumber daya

Untuk dapat menjalakan tata kelola penyelenggaraan bidang transportasi dan menghasilkan stok infrastruktur dan jaringan pelayanan yang memadai untuk menghasilkan konektivitas, pelayanan, serta keselamatan dan keamanan transportasi yang mampu mendukung pembangunan nasional di segala bidang diperlukan penyediaan sumber daya (khususnya SDM, pendanaan, dan sistem pendukung) yang berkualitas dan memadai. Pada beberapa butir berikut ini disampaikan isu strategis dalam penyediaan sumber daya bagi penyelenggaraan bidang transportasi.

1. Kecukupan jumlah dan kompetensi SDM transportasi di Kementerian Perhubungan. Saat ini jumlah pegawai SDM Kementerian Perhubungan sebanyak 37.812 (tiga puluh tujuh ribu delapan ratus dua belas) orang yang tersebar di 9 (sembilan) unit kerja Eselon I dan 1 (satu) unit kerja Penugasan. Salah satu yang menjadi catatan mengenai kompetensi SDM bidang transportasi melalui jabatan fungsional (JFT) yang hanya 14,225% sisanya adalah jabatan strukturan 4,80% dan jabatan lainnya 80,98%.

   Memperhatikan tren kebutuhan SDM transportasi sesuai tantangan ke depan diperlukan upaya untuk (i) memenuhi kebutuhan SDM sesuai jumlah dan kompetensi berdasarkan Analisis Beban Kerja (ABK), (ii) menambah proporsi jumlah SDM yang memiliki sertifikat Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) sesuai kebutuhan teknis operasional di lapangan maupun skenario perampingan organisasi, (iii) meningkatkan profesionalitas dan kompetensi SDM Kementerian Perhubungan melalui diklat maupun bentuk peningkatan pengetahuan dan pengalaman lainnya.

   Berkaitan dengan SDM bidang transportasi perkeretaapian perlu difokuskan pada ketersediaan SDM perkeretaapian yang menguasai teknologi terbaru pada sarana dan prasarana eksisting masih sangat terbatas (MRT, LRT, monorel, HST, dll) sehingga masih diperlukan cukup banyak SDM tenaga teknis untuk pengoperasian serta pemeliharaan sarana dan prasarana perkeretaapian yang bersertifikat kompetensi.

2. Pendanaan APBN bidang transportasi yang terbatas dan adanya kebijakan efisiensi anggaran dari Presiden berdampak signifikan terhadap ketersediaan anggaran untuk pelaksanaan kegiatan strategis yang telah direncanakan. Untuk itu perlu adanya peningkatan pendaan dan pembiayaan sektor transportasi non APBN melalui pelibatan swasta dan pemerintah daerah.

3. Menghadapi era Industri 4.0 serta dampak perubahan iklim, perlu dilakukan pembaruan terhadap penerapan teknologi di bidang transportasi, termasuk transportasi perkeretaapian baik pada teknologi sarana prasarana maupun sistem pendukungnya. Salah satu fokus pengembangan transportasi perkeretaapian melalui pembangunan dan peningkatan elektrifikasi jalur kereta api terutama di perkotaan yang mana mengalihkan penggunaan BBM menjadi penggunaan energi listrik serta penyediaan sarana perkeretaapian yang ramah lingkungan.

1.2.1.2 ISU PRIORITAS

Di dalam dokumen Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, terdapat beberapa isu prioritas atau permasalahan utama (*main issues*) yang akan menjadi fokus Kementerian Perhubungan pada periode 2025-2029. Pemilihan permasalahan utama didasarkan pada 3 (tiga) kriteria yakni: (1) *Responsive*, merupakan respon terhadap permasalahan transportasi yang sudah menjadi perhatian masyarakat (*public concern*), (2) *Relevant*, mendukung kebijakan, janji kampanye, dan prioritas Presiden/ Wakil Presiden khususnya yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029 dan (3) *Impactive*, memberikan dampak yang signifikan terhadap peningkatan kinerja *core business* transportasi (konektivitas, pelayanan, keselamatan) dan/atau manfaat kepada publik (ekonomi, sosial, lingkungan).

Tabel 1.39 Peran Transportasi Perkeretaapian dalam Menyelesaikan Isu Prioritas

Isu Prioritas	Peran	Strategi Implementasi
Peningkatan integrasi transportasi	• Meningkatkan integrasi transportasi di simpul stasiun kereta api • Menurunkan biaya pengeluaran transportasi publik	• Peningkatan integrasi/keterpaduan antarmoda di stasiun kereta api melalui penyediaan prasarana alihmoda • Koordinasi dengan operator penyedia jaringan pelayanan angkutan lanjutan • Pengembangan tiket terintegrasi dengan pelayanan angkutan lanjutan
Penanganan kemacetan lalu lintas perkotaan	• Meningkatkan jumlah angkutan kereta api penumpang perkotaan • Meningkatkan pelayanan perkeretaapian perkotaan • Menurunkan biaya pengeluaran transportasi publik di perkotaan	• Peningkatan pelayanan kereta api perkotaan di metropolitan perkotaan prioritas melalui peningkatan dan penambahan frekuensi perjalanan, peningkatan sarana perkeretaapian, peningkatan elektrifikasi jalur kereta api perkotaan • Peningkatan ketepatan waktu (*on-time performance/OTP*) pelayanan kereta api perkotaan • Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis rel seperti LRT, MRT dan teknologi lainnya • Perbaikan tata kelola subsidi Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) agar tepat sasaran, pelayanan sesuai standar pelayanan minimal dan penggunaan anggaran subsidi dilakukan secara efektif dan akuntabel
Penanganan *Over Dimension Over Load* (ODOL)	• Meningkatkan jumlah angkutan kereta api barang • Menurunkan biaya transportasi angkutan barang • Mendorong perpindahan moda (*moda shifting*) dari penggunaan angkutan barang moda jalan	• Peningkatan pelayanan angkutan barang komoditas barang utama dengan skala pengangkutan besar melalui peningkatan dan penambahan frekuensi perjalanan menuju kawasan produksi, kawasan industri dan simpul distribusi barang • Peningkatan prasarana dan sarana perkeretaapian barang • penerapan insentif penggunaan angkutan kereta api untuk jenis barang tertentu yang cenderung ODOL karena sifatnya yang *high volume, low value* (migas, batu bara, mineral, pasir, CPO, kayu, semen, baja, dll). • Penyediaan layanan angkutan kereta api barang dengan tarif kompetitif
Pengaturan transportasi online	• Peningkatan pelayanan kepada pengguna kereta api untuk memperoleh pelayanan angkutan lanjutan yang disediakan transportasi online	• Koordinasi dengan operator penyedia transportasi online • Pengembangan tiket terintegrasi dengan pelayanan transportasi online (saat ini sudah angkutan lanjutan

Terdapat 4 isu prioritas yang akan ditangani Kementerian Perhubungan dalam 5 tahun ke depan, yakni: (1) Peningkatan integrasi transportasi, (2) Penanganan kemacetan lalu lintas perkotaan, (3) Penanganan *Over Dimension Over Load* (ODOL) dan (4) pengaturan transportasi online. Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai tugas dan fungsinya berperan cukup strategis dalam menyelesaikan keempat isu prioritas tersebut seperti dirangkum sebagai berikut.

1.2.2 PERMASALAHAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Secara umum isu strategis transportasi perkeretaapian telah dijelaskan sebelumnya pada Sub Bab 2.2.1.1 yang tidak terlepas dari isu strategis transportasi nasional. Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus mampu menyesuaikan diri dan berinovasi dalam memberikan pelayanan transportasi kereta api yang optimal. Sehubungan dengan hal tersebut. Direktorat Jenderal Perkeretaapian perlu mengidentifikasi potensi, permasalahan dan isu strategis pada Renstra 2025-2029 sebagai acuan dalam menyusun strategi sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai regulator perkeretaapian.

Pada sub bab ini akan disampaikan lebih spesifik berkaitan dengan permasalahan transportasi perkeretaapian.

1. Potensi dan permasalahan terkait penyediaan infrastruktur konektivitas transportasi perkeretaapian:
    a. Potensi:
        - Pembangunan transportasi perkeretaapian telah memiliki dokumen perencanaan jangka panjang yaitu Dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIP Nas) Tahun 2030 yang telah ditetapkan melalu Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 296 Tahun 2020 sebagai dokumen penyelenggaraan perkeretaapian 2030.
        - Panjang jalur kereta api terbangun sepanjang 6.927 km di Pulau Jawa, Sumatera dan Sulawesi dan jaringan kereta api telah menghubungkan 51 PKN/PKW/KSN, 6 Bandar udara dan 10 Pelabuhan.
        - Industri nasional pendukung perkeretaapian sudah ada dan berkembang dengan adanya PT. INKA, PT. LEN dan PT. PINDAD.
        - Potensi sumber pembiayaan dari swasta dan sumber lainnya yang cukup terbuka, hal ini ditunjukkan dengan adanya pengembangan jaringan perkeretaapian yang diinisiasi oleh swasta.
        - Arahan pengembangan dan pembangunan nasional yang berfokus pada mengoptimalkan jaringan perkeretaapian yang sudah ada dan melanjutkan pembangunan infrastruktur perkeretaapian yang strategis.
    b. Permasalahan:
        - Kondisi dan keterbatasan prasarana kereta api yang sudah berumur yakni: jalur kereta api sepanjang $\pm$2.483 km sudah berusia di atas 30 tahun, 2.278 jembatan berumur di atas 75 tahun dan 10 terowongan sudah di atas 100 tahun.
        - Masih terdapat sekitar 1277 km (18,44%) dari 6927 km total panjang jalan rel jalur kereta api yang masih menggunakan rel ukuran kurang dari R-54
        - Baru sekitar 382 unit (63,99% dari total 597 unit) persinyalan elektrik (sisanya masih sinyal mekanik), dan elektrifikasi untuk operasional KRL baru mencapai 522 km (7,54%).
        - Keterhubungan wilayah, akses simpul outlet, maupun kawasan prioritas dan kawasan produksi dengan jaringan kereta api relatif masih terbatas. Adapun untuk area pada jaringan kereta api eksisting (terutama di wilayah Sumatera) meskipun sudah ada jaringan kereta api, namun terdapat beberapa kondisi yang menyebabkan aksesibilitas moda kereta api terhadap potensi angkutan komoditas

utama menjadi terkoreksi, dikarenakan jaringan jalur rel kereta api yang tidak mengakses langsung ke lokasi produksi komoditas utama, akses ke pelabuhan terdekat tidak sampai ke dermaga, sehingga potensi *double-handling* masih besar serta fasilitas bongkar muat barang khusus belum tersedia dengan lengkap, sehingga waktu dan biaya proses bongkar muat menjadi *excessive*.

- Integrasi jaringan kereta api dengan simpul utama masih sangat terbatas (data LKIP 2024 baru 10 pelabuhan dan 6 bandara yang terakses oleh jalur kereta api, sehingga belum optimal perannya sebagai angkutan logistik nasional dalam distribusi barang/penumpang dalam pulau.
- Masih belum optimalnya integrasi kereta api dengan jaringan moda transportasi lainnya. Akses ke sebagian besar lokasi simpul stasiun kereta api besar belum didukung oleh jaringan jalan nasional, karena tidak dimasukkan sebagai jenis simpul yang harus diakses oleh jalan nasional dalam pasal 9 Ayat (6) UU No 2 Tahun 2022 tentang Jalan.
- Kendala dan hambatan pengadaan lahan yang menghambat pembangunan prasarana perkeretaapian.

2. Potensi dan permasalahan terkait pelayanan transportasi perkeretaapian:
    a. Potensi:
        - Keunggulan moda kereta api dibandingkan moda transportasi lainnya sehingga potensi pengangkutan dalam skala besar/massal, biaya perjalanan lebih murah, pengurangan penggunaan energi, pengurangan dampak polusi udara.
        - Jaringan pelayanan angkutan kereta yang sudah tersedia baik antarkota, perkotaan, akses ke simpul transportasi, simpul kawasan produksi komoditas utama di Jawa, Sumatera dan Sulawesi.
        - Jumlah penumpang terangkut kereta api 429 juta penumpang dan angkutan barang terangkut kereta api 64,3 juta ton. Potensi angkutan kereta api penumpang dan barang semakin meningkat seiring dengan masyarakat lebih memilih moda kereta api.
        - Layanan operasional perjalanan kereta api semakin cepat dengan peningkatan kecepatan kereta api pada beberapa jalur kereta api yang sudah dapat dilewati dengan kecepatan mencapai 120-160 km/jam.
        - Tingkat ketepatan waktu datang/berangkat kereta api (*on-time performance/OTP*) yang semakin meningkat. Capaian OTP transportasi perkeretaapian diukur pada angkutan kereta api penumpang dan barang dari 7 Penyelenggara Sarana pada tahun 2023 mencapai 90,330% dan tahun 2024 meningkat menjadi 96,185%.
        - Perkembangan teknologi perkeretaapian perkotaan antara lain teknologi GoA 3, GoA 4, kereta api cepat yang dapat meningkatkan pelayanan kereta api.
    b. Permasalahan:
        - Pangsa angkutan kereta api penumpang yang masih terbatas dimana *modal share* penumpang 4%-5%. Kondisi ini masih cukup jauh dari RIP Nasional yaitu target *modal share* penumpang 7-9% dan *modal*

share barang 13% di tahun 2030. Beberapa kendala dan hambatan belum tercapainya target angkutan penumpang kereta api secara umum antara lain peran kereta api regional/antar kota dan perkotaan belum optimal, peran kereta api di akses simpul transportasi maupun kawasan prioritas belum optimal, pelayanan kereta cepat masih terbatas menghubungkan kota-kota besar.

- Tingkat utilitas pemanfaatan kapasitas jalur kereta api yang masih rendah seperti antara lain: (1) jalur gandar kereta api Panturan dan Pensela yang masih rendah (data menunjukkan tingkat utilitas pemanfaatan masih di bawah 60%), (2) jalur kereta api Trans Sumatera dan Makassar-Parepare pemanfaatannya belum selaras dan sesuai dengan permintaan perjalanan (*demand*).
- Pangsa angkutan kereta api barang kereta api mencapai 64 juta ton dengan *modal share* di bawah 1 %. Kondisi ini masih cukup jauh dari RIP Nasional yaitu target *modal share* barang 13%. Rata-rata produksi angkutan barang kereta api/km = 9.340 ton/km (778 ton/km/bulan). Sebagai pembanding di negara Britania Raya, Rata-rata produksi angkutan barang kereta api/km = 370 ton/km/bulan .

  Beberapa kendala dan hambatan belum tercapainya target angkutan barang kereta api secara umum antara lain peran kereta api di akses simpul transportasi belum optimal, jaringan kereta api belum mengakses secara langsung ke kawasan prioritas dan komoditas barang utama, angkutan kereta api barang masih terpusat pada layanan curah.

  Keterbatasan kapasitas layanan perkeretaapian barang terutama pada komoditas barang utama dengan skala pengangkutan besar di Sumatera (seperti batu bara, CPO dan komoditas lainnya). Kapasitas ini juga menyangkut kepadatan lalulintas angkutan dan kondisi spesifik dari suatu lintas (tikungan, terowongan, jembatan, dlsb). Dalam kondisi tertentu, kekurangan kapasitas ini juga relatif terhadap potensi angkutan yang sangat besar.
- Pangsa angkutan kereta api di perkotaan yang masih rendah terutama di wilayah Jabodetabek. Data menunjukkan, kereta api perkotaan Jabodetabek baru bisa mengangkut sampai 1,2 juta penumpang/hari atau sekitar 3,5% dari total pergerakan penumpang harian di Jabodetabek. Kondisi ini cukup miris dibandingkan negara tetangga di Asia dimana pangsa angkutan kereta api di Singapura, Hongkong, Tokyo sudah di atas 50% dan negara Kuala Lumpur dan Bangkok sudah 20%-50%. Pangsa angkutan kereta api di perkotaan yang masih rendah juga diakibatkan masih terbatasnya kapasitas layanan perkeretaapian perkotaan terutama di wilayah Jabodetabek (layanan kereta api MRT dan LRT masih terbatas).
- Belum terbangunnya jaringan kereta api perkotaan metropolitan yang terhubung dengan pusat aktivitas dan bisnis. Sebagai contoh kereta api commuter Bandung Raya relasi layanan Padalarang-Cicalengka saat ini kapasitasnya 40 ribu pnp/hari, seharusnya bisa ditingkatkan menjadi 200 ribu pnp/hari (dapat dilakukan dengan peningkatan elektrifikasi jalur kereta api) dan belum diintegrasikan rencana pembangunan perumahan di sekitar stasiun (potensi pengembangan TOD perkotaan).

- Konsumsi energi dan emisi gas rumah kaca dari transportasi terus meningkat. Data menunjukkan. Sumbangan emisi GRK dari sektor transportasi secara nasional di Tahun 2023 menurut European Commission (2023) *GHG Emissions of All World Countries 2023 Report* adalah sekitar 11,74% dari total yang mana transportasi perkeretaapian menyumbang 1%. Peran sektor transportasi perkeretaapian dalam menyediakan prasarana dan sarana serta pelayanan perkeretaapian yang ramah lingkungan dan berkelanjutan.
- Pemberian Subsidi Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) untuk kereta api sering kali dinilai belum tepat sasaran, terutama pada layanan KRL Jabodetabek. Sejak tahun 2017-2024, pemerintah telah mengeluarkan anggaran untuk penyelenggaraan kewajiban pelayanan publik (PSO) bidang perkeretaapian sebesar 20,556 triliun rupiah (dengan rata-rata 2-3 triliun rupiah/tahun). Subsidi yang seharusnya membantu masyarakat berpenghasilan rendah justru banyak dinikmati oleh kelompok mampu. Kondisi ini memunculkan sejumlah polemik dan kritik, mendorong wacana penerapan skema subsidi berbasis identitas, seperti Nomor Induk Kependudukan (NIK). Kajian yang telah dilakukan oleh Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) pada Mei 2024 mengungkapkan bahwa sekitar 60% pengguna KRL Jabodetabek berasal dari kelompok masyarakat mampu. Kelompok ini cenderung tidak terlalu terpengaruh oleh kenaikan tarif, sehingga subsidi yang diberikan pemerintah menjadi kurang efektif.

  Upaya untuk meningkatkan ketepatan sasaran PSO dapat dilakukan melalui: (1) penerapan tarif berbeda berdasarkan kemampuan ekonomi penumpang. Penumpang yang berhak mendapat subsidi akan membayar tarif lebih rendah, sedangkan mereka yang mampu membayar tarif normal, (2) Penggunaan data berbasis NIK (salah satu cara untuk memilah pengguna yang berhak menerima subsidi), (3). penyempurnaan sistem verifikasi untuk memastikan kelancaran penerapan skema subsidi baru, (4) evaluasi secara berkala pelaksanaan pemberian PSO untuk memastikan bahwa anggaran subsidi digunakan secara efektif dan akuntabel dan (5) meningkatkan kualitas layanan secara keseluruhan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang telah ditetapkan.

  Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus fokus pada peningkatan kualitas layanan transportasi publik, sehingga keberadaan subsidi dapat benar-benar dirasakan manfaatnya oleh masyarakat yang paling membutuhkan.
- Belum terbentuknya badan usaha penyelenggara perkeretaapian sesuai amanat UU 23/2007. Operator PT. KAI sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang sudah eksis di dalam penyelenggaraan perkeretaapian, sering kali berperan ganda sebagai penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian. Hal ini menyulitkan badan usaha baru untuk bersaing karena PT. KAI telah menguasai sebagian besar infrastruktur dan pasar. Sebagian besar aset dan jaringan kereta api di Indonesia masih dikuasai oleh PT. KAI. Hal ini membuat badan usaha swasta perlu membangun infrastruktur dari nol, yang membutuhkan modal besar. Pengembangan dan pembangunan prasarana perkeretaapian (jalur, stasiun, dan fasilitas operasi lainnya) membutuhkan pendanaan yang tidak sedikit dan membutuhkan investasi yang sangat besar dan bersifat jangka panjang. Masih

banyak ketidakpastian dalam pendanaan dari sektor swasta, sehingga sulit bagi badan usaha baru untuk mengumpulkan investasi yang dibutuhkan.

Amanat UU 23/2007 mengenai pembentukan badan usaha penyelenggara perkeretaapian baru belum sepenuhnya terealisasi karena berbagai tantangan. Diperlukan aturan turunan yang lebih jelas dan implementatif untuk mengatur peran badan usaha baru. Penguatan peran Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai regulator yang lebih tegas untuk memastikan terciptanya iklim persaingan yang sehat dan upaya untuk membuka proyek-proyek perkeretaapian khusus yang dikelola oleh badan usaha perkeretaapian khusus, proyek kereta api perkotaan (LRT, MRT) yang melibatkan BUMN dan BUMD serta kerja sama dengan pemerintah daerah dalam menyelenggarakan perkeretaapian di wilayahnya,

- Penilaian mandiri (*self assesment*) berkaitan dengan *track access cost* (TAC) belum sepenuhnya dilakukan oleh badan usaha. Hal ini diakibatkan beberapa faktor seperti: (1) keterbatasan dalam pemahaman dan kompetensi teknis, (2) aspek regulasi dan kebijakan, (3) potensi konflik kepentingan antara badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian dengan badan usaha penyelenggara prasarana perkeretaapian dan (4) kurangnya pengawasan dan penegakkan aturan. Kondisi ini berimplikasi pada penerimaan yang tidak maksimal, iklim persaingan tidak sehat dan rendahnya akuntabilitas. Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai regulator perlu berkolaborasi dan bersinergi dengan badan usaha penyelenggara perkeretaapian dalam tata kelola perkeretaapian yang lebih baik.
- Belum optimalnya pemanfaatan sistem database dan sistem informasi dalam penyelenggaraan pelayanan perkeretaapian. Saat ini sudah ada kemajuan signifikan dalam digitalisasi penyelenggaraan pelayanan perkeretaapian, antara lain sistem pemesanan tiket terintegrasi, sistem kontrol lalu lintas terpusat, penerapan teknologi IoT. Beberapa tantangan yang masih dihadapi meliputi masalah integrasi, data yang tidak akurat, biaya/investasi yang tinggi, tantangan keamanan siber, serta sumber daya manusia yang belum memadai. Peluang dalam peningkatan pemanfaatan teknologi melalui pemanfaatan analitik data besar, pengembangan aplikasi berbasis AI dan integrasi sistem informasi yang lebih luas.
- Perkembangan teknologi prasarana dan sarana perkeretaapian, pengaturan pengoperasian kereta api dengan sistem pengoperasian teknologi baru dan penyempurnaan/pendetailan pengaturan manajemen keselamatan perkeretaapian menuntut perlu penguatan aspek regulasi bidang perkeretaapian dengan menyempurnakan dan melengkapi norma/standar/pedoman/kriteria sesuai perkembangan penerapan teknologi baru baik prasarana maupun, perkembangan keselamatan perkeretaapian, dan peningkatan standar pelayanan kereta api sebagai respon terhadap masukan, harapan dan keinginan pengguna dalam rangka peningkatan layanan kereta api

3. Potensi dan permasalahan terkait keselamatan perkeretaapian:
    a. Potensi:

- Regulasi dan standar pemenuhan keselamatan kereta api sudah mulai dilakukan dalam rangka mendukung aspek operasional dan keselamatan kereta api.
- Perkembangan teknologi dalam rangka meningkatkan keselamatan perkeretaapian.
- Tingkat kejadian kecelakaan kereta api memiliki tren menurun selama 5 tahun terakhir.

b. Permasalahan:

- Kecelakaan kereta api masih ada (belum *Zero Accident*), khususnya yang melibatkan moda lain dan masyarakat. Data KNKT selama periode 2007-2023 ada 103 kasus kecelakaan kereta api di Indonesia, antara lain: terjadi anjlokan/kereta keluar rel sebanyak 64 kasus, tabrakan antar kereta sebanyak 23 kasus, terjadi kereta terbakar 1 kasus dan kejadian lainnya sebanyak 15 kasus. kereta menabrak pembatas, rel patah, gangguan listrik, gangguan operasi, dan sebagainya). Frekuensi kejadian kecelakaan kereta api berkisar antara 1-13 kecelakaan per tahun.
- Kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api yang masih tinggi. Sebagian besar kecelakaan lalu lintas terjadi pada perlintasan kereta api yang tidak dijaga dengan rincian 312 kecelakaan perlintasan sebidang (terjadi di 52 perlintasan dijaga dan 260 di perlintasan tidak dijaga, melibatkan 187 kendaraan roda 2 dan 125 kendaraan roda 4/lebih dengan korban 90 meninggal dunia, 80 luka berat dan 71 luka ringan).
- Dari 4194 perlintasan sebidang kereta api, baru sekitar 1648 (39,29%) yang dijaga, serta perlintasan sebidang dengan jalan nasional yang sudah dibangun *Fly Over/Underpass* baru sekitar 39 titik (20,86%) dari total 187 lokasi (Ditjen Bina Marga, 2023). Perlu adanya sinergi dan kolaborasi dalam pengelolaan dan peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang dengan operator dan pemerintah daerah.
- Masih terbatas jumlah SDM yang memiliki sertifikat kompetensi bidang perkeretaapian .Jumlah sumber daya manusia Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang memiliki sertifikat kompetensi bidang perkeretaapian. Tahun 2024, jumlah pegawai dengan jabatan fungsional bidang perkeretaapian mencapai 1.073 pegawai yang terbagi menjadi 572 pegawai dengan jabatan fungsional inspektur (antara lain 94 orang asesor, 99 orang auditor, 370 inspektur prasarana dan 202 inspektur sarana) dan 402 penguji aset (antara lain 135 orang penguji prasarana perkeretaapian, 106 orang penguji sarana perkeretaapian, 106 asisten penguji prasarana perkeretaapian dan 55 orang asisten penguji sarana perkeretaapian). Target sumber daya manusia yang memiliki sertifikat kompetensi bidang perkeretaapian di dalam RIP Nasional cukup tinggi yang mana ditargetkan sampai tahun 2030 jumlah tenaga penguji sebanyak 947 orang, inspektur sebanyak 343 orang dan auditor 173 orang.

  Beberapa kendala dan hambatan dalam meningkatkan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia bidang perkeretaapian antara lain: belum optimalnya sistem diklat dan sertifikasi sumber daya manusia, keterbatasan kapasitas lembaga diklat dan sertifikasi. Perlu adanya dorongan lembaga profesi untuk melakukan kegiatan sertifikasi dan

pengembangan sumber daya manusia melalui pelatihan/diklat dan bimbingan teknis terkait teknologi perkeretaapian.

- Alokasi anggaran *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) untuk perkeretaapian belum sesuai kebutuhan karena adanya keterbatasan dana APBN dan belum sepenuhnya memenuhi biaya perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian. Hal ini akan berpotensi mengganggu keamanan dan keselamatan perjalanan kereta api dan juga akan membebani keuangan PT. KAI (yang ditugaskan oleh Pemerintah untuk merawat prasarana perkeretaapian) untuk menutupi kekurangan biaya perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Pemerintah perlu merumuskan instrumen lain yang bisa membantu keuangan dan bisnis perkeretaapian. Sejumlah instrumen lain yang bisa membantu keuangan dan bisnis KAI adalah dengan meninjau ulang formulasi biaya *Track Access Charge* (TAC) agar dapat dikurangi dan penambahan IMO.
- Keterbatasan peralatan pengujian perkeretaapian serta jumlah dan kompetensi sumber daya manusia penguji yang masih belum optimal menyebabkan kegiatan pengujian sarana, prasarana dan sumber daya manusia perkeretaapian menjadi lambat sehingga dapat terjadi penumpukan. Keberadaan sarana dan prasarana perkeretaapian yang tersebar di beberapa lokasi (Jawa, Sumatera dan Sulawesi) menyebabkan kurang optimalnya pelayanan pengujian sarana, prasarana dan sumber daya manusia perkeretaapian. Ke depan perlu dilakukan optimalisasi pemenuhan peralatan pengujian perkeretaapian dan sumber daya manusia penguji serta pemeliharaan peralatan pengujian perkeretaapian termasuk penyediaan satuan pengujian di daerah agar pelayanan pengujian perkeretaapian bisa lebih cepat.
- Keterbatasan peralatan perawatan perkeretaapian serta jumlah dan kompetensi sumber daya manusia yang tersertifikasi di bidang perawatan, pemeriksaan maupun operator sarana perkeretaapian. Keberadaan sarana dan prasarana perkeretaapian yang tersebar di beberapa lokasi (Jawa, Sumatera dan Sulawesi) menyebabkan kurang optimalnya pelayanan perawatan sarana dan prasarana perkeretaapian dan kurang maksimalnya pengawasan terhadap sarana perkeretaapian sehingga rentan terhadap gangguan keamanan. Pengawasan terhadap kegiatan perawatan sarana untuk memastikan bahwa sarana dalam kondisi selalu siap operasi membutuhkan biaya yang lebih besar karena menimbulkan kebutuhan akan biaya mobilisasi dan akomodasi tenaga pengawas di lokasi sarana perkeretaapian Dengan kondisi tersebut ditambah dengan potensi penambahan jumlah sarana perkeretaapian yang harus dirawat maka membuka kemungkinan untuk mengembangkan *workshop* tempat perawatan sarana baik pengembangan kapasitas *workshop* yang sudah ada maupun pembangunan *workshop* di setiap pulau yang menjadi lokasi sebaran sarana.

  Kebutuhan kompetensi sumber daya manusia yang tersertifikasi di bidang perawatan, pemeriksaan maupun operator sarana perkeretaapian sangat diperlukan mengingat setiap jenis sarana memiliki karakteristik dan cara perawatan yang berbeda. Hal ini menjadi permasalahan yang dapat menghambat kesiapan dalam melaksanakan perawatan sarana perkeretaapian secara mandiri.

Maka diperlukan perhatian lebih terhadap pengembangan sumber daya manusia perawatan perkeretaapian melalui pendidikan dan pelatihan sesuai bidang kompetensi yang dibutuhkan.

- Munculnya teknologi peralatan sarana perkeretaapian yang diuji dan dirawat serta peralatan pengujian dan perawatan yang terbaru diperlukan adanya reviu standar operasional prosedur pengujian dan perawatan sarana perkeretaapian agar dapat menyesuaikan dengan teknologi peralatan sarana yang diuji dan dirawat maupun peralatan pengujian dan perawatan yang terbaru. Pengadaan peralatan pengujian dan perawatan masih terus diupayakan agar peralatan pengujian dan perawatan dapat terus mengikuti perkembangan teknologi.

4. Potensi dan permasalahan terkait tata kelola penyelenggaraan perkeretaapian:
   a. Potensi:
      - Kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang hampir 20 tahun harus mampu menjawab tantangan dan peluang perkembangan perkeretaapian di masa yang akan datang dengan birokrasi dan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan pemerintahan yang bersih dan berwibawa (*clean government*) serta berkelanjutan
      - Penguatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia perkeretaapian melalui peningkatan kemampuan sumber daya regulator yang profesional, adaptif, mengerti perkembangan teknologi, memiliki kompetensi, berdaya saing serta mampu menjawab tantangan perkembangan perkeretaapian
      - Kolaborasi dan sinergitas dan kerja sama antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan operator dan stakeholder terkait
   b. Permasalahan:
      - Perlunya penguatan kapasitas kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian regulator penyelenggara perkeretaapian. Perubahan dan penguatan kelembagaan dan organisasi di DJKA perlu didukung dengan adanya penyiapan berbagai regulasi terkait dengan bisnis proses, struktur organisasi tata kerja, peta jabatan, dan regulasi pendukung lainnya. Dukungan regulasi yang kuat diharapkan dapat memberikan kepastian dan arah perubahan kelembagaan yang tepat dengan memperhatikan berbagai ketentuan teknis dan administratif yang ada.
      - Peningkatan peran lembaga non pemerintah dalam bidang perkeretaapian, antara lain lembaga pendidikan, asosiasi profesi, perguruan tinggi, dan lembaga/instansi terkait lainnya dalam penyelenggaraan perkeretaapian sesuai amanat UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
      - Penguatan struktur dan relevansi regulasi di bidang perkeretaapian yang mana proses reformasi regulasi dengan memperkuat struktur dan melengkapi kebutuhan regulasi di bidang perkeretaapian dalam mendukung perkembangan teknologi perkeretaapian dalam memberikan pelayanan dan keselamatan kereta api. Penguatan memfasilitasi pembagian peran antara pemerintah pusat, BUMN, pemerintah daerah, dan swasta dalam mendorong investasi dan penciptaan multioperator yang lebih baik.

- Adanya keterbatasan peran Pemerintah Daerah dalam penyelenggaraan perkeretaapian.
- Kebutuhan terhadap norma, standarisasi teknis, pedoman dan kriteria terhadap penerapan teknologi prasarana dan sarana perkeretaapian yang cepat sehingga dapat mengantisipasi penerapan teknologi perkeretaapian terbaru. Perlu diperhatikan juga terkait dengan peningkatan pengendalian bagi efektivitas pelaksanaan regulasi dan kebijakan.
- Pembangunan perkeretaapian selama ini masih dominan didanai dari APBN, sehingga ketergantungan ABPN masih cukup besar. Namun dikarenakan keterbatasan anggaran APBN, pembangunan perkeretaapian masih belum mampu mewujudkan jaringan kereta api sesuai dengan harapan di dalam dokumen RIP Nasional 2030. Beberapa capaian pembangunan jalur kereta api masih kurang dibandingkan target.
- Belum optimalnya pemanfaatan skema pendanaan kreatif, sehingga ke depan perlu adanya pembiayaan alternatif baik melalui Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), Pinjam dan Hibah (PHLN) dan alternatif pendanaan lainnya, termasuk skema *Land Value Capture* sebagai sumber pendanaan potensial untuk pengembangan perkeretaapian.
- Penataan dan pemanfaatan aset perkeretaapian yang belum sepenuhnya optimal. Ke depan perlu dilakukan peningkatan manajemen aset agar aset dapat dikelola dengan baik dan mampu lebih efektif dan efisien untuk menghasilkan kemanfaatan. Diharapkan dengan manajemen aset yang lebih akuntabel akan berdampak pada peningkatan PNBP bidang perkeretaapian secara maksimal.
- Potensi dan pemanfaatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) di bidang perkeretaapian yang belum sepenuhnya tergali sebagai sumber pendanaan alternatif.
- Digitalisasi dan pemanfaatan teknologi informasi di bidang perkeretaapian untuk peningkatan pelayanan dan keselamatan kereta api yang belum optimal. Pembaruan teknologi baik di sarana maupun prasarana serta pemanfaatan teknologi informasi dalam pengoperasian kereta api akan menjadi salah satu penentu daya saing dan kualitas layanan moda kereta api di masa yang akan datang. Informasi yang tepat, cepat dan akurat akan memberikan penekanan yang lebih baik dalam menunjang perkeretaapian yang sudah bertransformasi menjadi lebih modern, efisien dan berkelanjutan.

1.2.3 PELUANG DAN TANTANGAN SERTA PENUANGAN RISIKO

Di dalam dokumen Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, diinventarisasi peluang dan tantangan bagi penyelenggaraan transportasi nasional, termasuk transportasi perkeretaapian yang perlu diidentifikasi potensi risikonya agar dapat diantisipasi arah kebijakan penanganannya.

Risiko yang dituangkan dalam tabel tersebut merupakan landasan untuk melakukan identifikasi risiko untuk pencapaian masing-masing Sasaran Program (SP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian serta penetapan strategi/mitigasi penanganannya.

Tabel 1.40 Peluang dan Tantangan Transportasi Perkeretaapian Berikut Risikonya

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
Peluang Eksternal: • Potensi sumber daya alam Indonesia yang sangat besar • Pergeseran dominasi ekonomi dunia ke wilayah Asia • Bonus demografi Indonesia • Pembangunan IKN dan agenda pemerataan pembangunan **Peluang Internal:** • Stok infrastruktur transportasi nasional yang relatif sudah cukup besar meskipun belum merata dan memadai • Dukungan politik untuk alokasi dana sektor transportasi yang cukup besar, meskipun belum sesuai kebutuhan • Daya serap tenaga kerja sektor transportasi besar	• **Risiko**: Kurangnya dukungan konektivitas transportasi perkeretaapian terhadap pusat produksi (SDA/hilirisasi, KSPP/*Food State*, KI/KEK) dan koridor logistik utama • **Risiko**: Terbatasnya wilayah perkotaan yang sudah memiliki angkutan massal terutama berbasis rel • **Risiko**: Belum berkembangnya integrasi transportasi dan mutimoda termasuk moda kereta api • **Risiko**: Tidak tercapainya standar pelayanan transportasi perkeretaapian yang mempengaruhi kepuasan publik dan daya saing industri transportasi • **Risiko**: Ketidakpastian biaya investasi dan operasional pelayanan transportasi perkeretaapian • **Risiko**: tidak terpenuhinya kebutuhan pengembangan kapasitas dan fasilitas pelayanan transportasi perkeretaapian • **Risiko**: Tidak tercapainya target *Zero Accident* dan *Zero Incident* transportasi perkeretaapian • **Risiko**: Tingginya potensi gangguan teknis dan operasional transportasi perkeretaapian • **Risiko**: Rencahnya kepatuhan masyarakat terhadap regulasi keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian • **Risiko**: Lambatnya proses transformasi teknologi untuk efisiensi dan penyesuaian tantangan persaingan dan perubahan iklim • **Risiko**: Tidak terpenuhnya target peningkatan kompetensi SDM transportasi perkeretaapian sesuai kebutuhan jumlah dan penempatan • **Risiko**: Tingginya ketergantungan pendanaan Pemerintah terhadap pembangunan transportasi perkeretaapian • **Risiko**: Terhambatnya percepatan transisi energi sektor transportasi perkeretaapian • **Risiko**: Lambatnya proses reformasi birokrasi di Direktorat Jenderal Perkeretaapian
Tantangan Eksternal • Ketidakpastian ekonomi global akibat instabilitas geopolitik dunia • Transformasi teknologi (Industri 4.0 dan Society 5.0) • Urbanisasi semakin besar • Disparitas ekonomi antar wilayah • Target pertumbuhan ekonomi • Pembangunan berkelanjutan yang inklusif dan berketahanan iklim **Tantangan Internal** • Tingginya emisi GRK sektor transportasi termasuk bidang perkeretaapian • Tingginya biaya transportasi/logistik dan kontribusi dari bidang perkeretaapian • *Compliancy* regulasi/standar internasional yang masih rendah • Peran angkutan umum perkotaan yang masih rendah termasuk transportasi perkeretaapian • *Zero accident/zero incident* transportasi perkeretaapian belum tercapai • Belum tuntasnya *emmerging issues* (ODOL, OJOL, Integrasi) • Belum terpenuhinya kompetensi SDM perkeretaapian • Belum optimalnya dukungan TIK/ Teknologi dalam peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian • Terbatasnya pemanfaatan sumber pendanaan kreatif/alternatif dalam pengembangan dan pembangunan transportasi perkeretaapian • Masih rendahnya efektivitas regulasi dan kebijakan • Belum optimalnya transformasi tata kelola pemerintahan di Direktorat Jenderal Perkeretaapian	

1.3 MANDAT DAN PENUGASAN

1.3.1 MANDAT PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Sesuai dengan tugas dan fungsi dalam Peraturan Presiden No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kelola Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian dipimpin oleh Direktur Jenderal yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian. Mandat

penyelenggaraan perkeretaapian yang harus diperhatikan dalam menyusun muatan pokok dari Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian yaitu Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan regulasi turunan mulai dari Peraturan Pemerintah. Peraturan Menteri, Keputusan Menteri dan Keputusan Direktur Jenderal.

Dalam implementasinya, penyelenggaraan perkeretaapian tidak terlepas dari mandat penyelenggaraan transportasi moda lain yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan unit pelaksana Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dengan unit pelaksana Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dengan unit pelaksana Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, dengan unit pelaksana Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda. Untuk bidang integrasi transportasi yang berkaitan dengan tugas Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda belum ada Undang-Undang yang secara spesifik di bidang integrasi transportasi. Undang-Undang Sistranas diharapkan dapat segera ditetapkan sebagai dasar bagi Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda dalam mengkoordinasikan keterpaduan antarmoda transportasi.

Dalam hal pemerintahan daerah, terdapat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah yang menetapkan pembagian urusan antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam penyelenggaraan Perkeretaapian.

1.3.2 PENUGASAN RPJMN 2025-2029 KEPADA DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Dukungan sektor Transportasi Perkeretaapian yang diampu oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian difokuskan pada Prioritas Nasional (PN) 3 yaitu Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.

Dalam implementasi PN3 dalam sektor Transportasi Perkeretaapian dijabarkan ke dalam Program Prioritas (PP) 03.01 Penguatan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, dengan indikator sektor transportasi perkeretaapian yakni:

1) Jumlah Perjalanan Kereta Api.
2) Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api.
3) Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan (Indikator ini didukung juga oleh sektor transportasi darat)

Program Prioritas (PP) 03.01 sektor Transportasi Perkeretaapian dijabarkan ke dalam 2 Kegiatan Prioritas (KP), yakni:

a. Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.02 Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Angkutan Barang. Sasaran dari KP 03.01.02 ini adalah Peningkatan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Angkutan Barang Yang Andal. Terdapat 3 indikator pada KP 03.01.02 yaitu indikator:
    1) Panjang Jalur Kereta Api yang Beroperasi.

2) Jalur Kereta Api yang Menggunakan Persinyalan Elektrik.

3) Kondisi Jalur Kereta Api Sesuai Standar *Track Quality Index* (TQI) Kategori 1 dan 2.

Dalam implementasi kegiatan, Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.02 terdiri dari beberapa Proyek Prioritas (ProP), yakni:

1) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.01 - Pembangunan Jalur Kereta Api Antar Kota. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 2 indikator.

2) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.02 - Peningkatan, Pemeliharaan, Perawatan dan Pengoperasian Jaringan Prasarana Kereta Api Mendukung Aspek Keandalan dan Keselamatan. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 9 indikator.

3) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.03 - Penyediaan Layanan Non Komersial Kereta Api. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 1 indikator.

4) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.04 – Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Kereta Api. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 1 indikator.

b. Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.06 Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan. Sasaran dari KP 03.01.06 ini adalah Terwujudnya Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan. Terdapat 2 indikator pada KP 03.01.06 yaitu indikator:

1) Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.

2) Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel.

Dalam implementasi kegiatan, Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.06 terdiri dari beberapa Proyek Prioritas (ProP), yakni:

1) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.06.02 - Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 5 indikator.

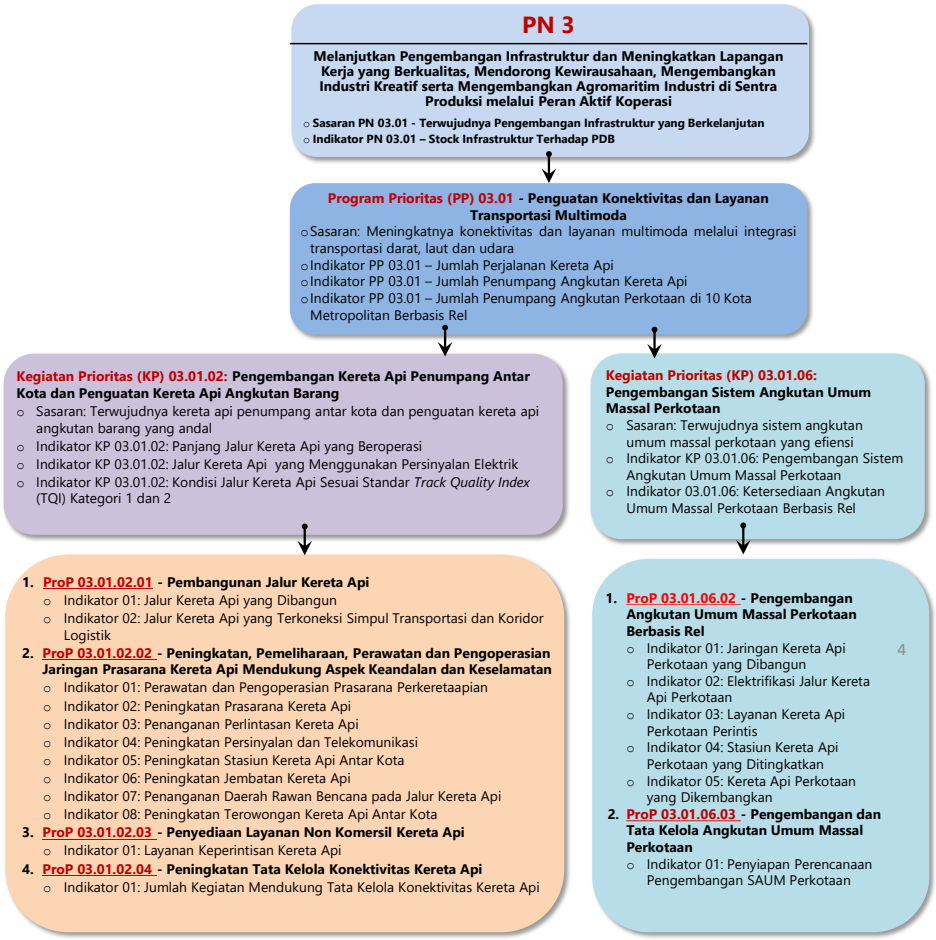
2) Proyek Prioritas (Prop) 03.01.06.03 - Pengembangan Tata Kelola Angkutan Umum Massal Perkotaan. Proyek Prioritas (Prop) menggunakan 1 indikator.

Berikut ini pada **Tabel 1.41** disampaikan target indikator yang menjadi penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Tabel 1.41 Target Indikator yang Menjadi Penugasan RPJMN 2025-2029 Kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Indikator	Satuan	Baseline	Target		Pengampu/PIC
			2025	2029	
PP 03.01 : Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86	0,92	1,03	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
PP 03.01 : Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501	519	601	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

PP 03.01 : Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685	850	950	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Indikator ini didukung juga oleh sektor transportasi darat)
KP 03.01.02 : Panjang Jalur Kereta Api yang Beroperasi	Km, kumulatif	6.880	6.928	6.985	Direktorat Prasarana Perkeretaapian
KP 03.01.02 : Jalur Kereta Api yang Menggunakan Persinyalan Elektrik	%	63	65	70	Direktorat Prasarana Perkeretaapian
KP 03.01.02 : Kondisi Jalur Kereta Api Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	%	93,85	94	98	Direktorat Prasarana Perkeretaapian
KP 03.01.06 : Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	Juta Penumpang/Hari	2,989	2,825	2,836	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api



Gambar 1.14 Dukungan Bidang Transportasi Perkeretaapian Terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029

Selain penugasan RPJMN 2025-2029 yang sifatnya *mandatory* (terkait sektor transportasi perkeretaapian langsung) terdapat pula penugasan yang sifatnya dukungan (*supporting*) terhadap sejumlah agenda prioritas nasional lainnya, yakni:

a. Dukungan terhadap PSN sektor transportasi perkeretaapian yang tercantum adalah: (1) Pembangunan Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit Koridor Timur-Barat (*Carry Over*) dan (2) Pembangunan Pelabuhan Patimban (*Carry Over*).

b. Dukungan terhadap kawasan prioritas/pusat ekonomi yang menjadi agenda pembangunan utama pada sejumlah Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029,

diantaranya: Kawasan Sentra Produksi Pangan/KSPP, Destinasi Pariwisata Nasional (DPN), KEK/KI/KPBPB, Hilirisasi, Kawasan Transmigrasi, dsb.

c. Dukungan terhadap pelaksanaan 17 Program Prioritas dan 8 Program Hasil Terbaik Cepat dari Presiden/Wakil Presiden sebagaimana tertuang dalam RPJMN 2025-2029.

Berikut disampaikan target dukungan sektor transportasi Perkeretaapian terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029 pada **Tabel 1.42**.

Pelaksanaan dari penugasan RPJMN 2025-2029 tersebut dalam Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dilakukan melalui:

a. Untuk 3 (tiga) Indikator PP RPJMN 2025-2029 diakomodir dalam 2 (tiga) Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Level Direktorat Jenderal Perkeretaapian atau sering disebut sebagai Indikator Kinerja Program (IKP) dan 1 (satu) Indikator Kinerja Utama (IKU) pada Level Direktorat dan Balai atau yang sering disebut sebagai Indikator Kinerja Kegiatan(IKK).

b. Untuk 4 (empat) Indikator KP RPJMN 2025-2029 diakomodir dalam 4 (empat) Indikator Kinerja pada Level Direktorat dan Balai atau yang sering disebut sebagai Indikator Kinerja Kegiatan(IKK).

c. Untuk 1 (satu) Indikator KP RPJMN 2025-2029 yaitu biaya transportasi logistik pada angkutan rel terhadap PDB, Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai pemberi dukungan data kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.

Di dalam Lampiran III RPJMN 2025-2029 terdapat Indikator Biaya Transportasi Logistik pada angkutan terhadap PDB (KP 05.03.01). Sesuai arahan Bappenas, indikator tersebut diukur oleh Bappenas dan Kementerian Koordinator Perekonomian. Kementerian Perhubungan ditugaskan sebagai kontributor data untuk perhitungan indikator tersebut untuk semua moda transportasi (darat, laut, udara, rel, sungai, danau dan penyeberangan). Direktorat Jenderal Perkeretaapian mendukung Indikator Biaya Transportasi Logistik pada angkutan rel terhadap PDB (KP 05.03.01) dengan baseline 2024 sebesar 0,04% dengan target 2025 dan 2029 sebesar 0,03% melalui penyiapan dan pengumpulan data pendukung sebagai bahan untuk menghitung indikator tersebut.

Tabel 1.42 Target Dukungan Bidang Transportasi Perkeretaapian Terhadap Prioritas Nasional (Asta Cita) 2025-2029

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)	Satuan	Baseline	Target				
			2025	2026	2027	2028	2029
• **Prioritas Nasional (PN) 03 - Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi** • **Sasaran PN 03 – Terwujudnya Pengembangan Infrastruktur yang Berkelanjutan**							
Indikator PN : Stock Infrastruktur Terhadap PDB	%	43	46,5				48,5
• **Program Prioritas (PP) 03.01 - Penguatan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda** • **Sasaran PP 03.01 – Meningkatnya Konektivitas Wilayah dan Transportasi Multimoda melalui Integrasi Transportasi Darat, Laut dan Udara**							
Indikator PP 03.01 : Jumlah Perjalanan Kereta Api	Juta Perjalanan	0,86	0,92	0,95	0,99	1,01	1,03
Indikator PP 03.01 : Jumlah Penumpang Angkutan Kereta Api	Juta Penumpang	501	519	538	558	579	601
Indikator PP 03.01 : Jumlah Penumpang Angkutan Perkotaan di 10 Kota Metropolitan	Juta Penumpang	685	850	870	895	925	950
• **Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.02 : Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan KA Angkutan Barang** • **Sasaran KP 03.01.02 – Peningkatan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Angkutan Barang Yang Andal**							
Indikator 03.01.02 : Panjang Jalur Kereta Api yang Beroperasi	Km, kumulatif	6.880	6.928	6.928	6.937	6.937	6.985
Indikator 03.01.02 :Jalur Kereta Api yang Menggunakan Persinyalan Elektrik	%	63	65	66	67	68	70
Indikator 03.01.02 :Kondisi Jalur Kereta Api Sesuai Standar *Track Quality Index* (TQI) Kategori 1 dan 2	%	93,85	94	95	96	97	98
• **Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.01 - Pembangunan Jalur Kereta Api Antar Kota**							
Indikator 01 : Jalur Kereta Api yang Dibangun	Km	36	1 (berlanjut)	7 (berlanjut)	9 (berlanjut)	34 (berlanjut)	48 (berlanjut)
Indikator 02 Jalur Kereta Api yang Terkoneksi Simpul Transportasi dan Koridor Logistik	Rute kumulatif	17	17	17	17	17	18
• **Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.02 - Peningkatan, Pemeliharaan, Perawatan dan Pengoperasian Jaringan Prasarana Kereta Api Mendukung Aspek Keandalan dan Keselamatan**							

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)	Satuan	Baseline	Target				
			2025	2026	2027	2028	2029
Indikator 01 : Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	Lokasi	7	7	7	7	7	7
Indikator 02 : Peningkatan Prasarana Kereta Api	Lokasi	21	0	1 (berlanjut)	2 (berlanjut)	0	0
Indikator 03 : Penanganan Perlintasan Kereta Api	Unit/Lokasi	1.412	0	50 (berlanjut)	50 (berlanjut)	50 (berlanjut)	50 (berlanjut)
Indikator 04 : Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	Lokasi	3	0	3 (berlanjut)	5 (berlanjut)	4 (berlanjut)	2 (selesai)
Indikator 05: Peningkatan Stasiun Kereta Api Antar Kota	Unit/Lokasi	-	0	0	5 (berlanjut)	3 (berlanjut)	3 (selesai)
Indikator 06: Peningkatan Jembatan Kereta Api	Unit	1	4 (berlanjut)	9 (berlanjut)	6 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (selesai)
Indikator 07: Penanganan Daerah Rawan Bencana pada Jalur Kereta Api	Unit	1	2 (berlanjut)	4 (berlanjut)	2 (berlanjut)	1 (selesai)	0
Indikator 08: Peningkatan Terowongan Kereta Api Antar Kota	Unit	-	0	2	0	0	0
• Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.03 - Penyediaan Layanan Non Komersial Kereta Api							
Indikator 01 : Layanan Keperintisan Kereta Api	Layanan	6	6	6	6	6	6
• Proyek Prioritas (Prop) 03.01.02.04 – Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Kereta Api							
Indikator 01 : Jumlah Kegiatan Mendukung Tata Kelola Konektivitas Kereta Api	Dokumen/ Rekomendasi Kebijakan	2	1	5	5	5	5
• Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.06 - Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan **• Sasaran KP 03.01.06 – Terwujudnya Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan**							
Indikator 03.01.06 : Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	Juta Penumpang/Hari	2,989	2,825	2,828	2,836	2,836	2,836
Proyek Prioritas (Prop) 03.01.06.02 - Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel							
Indikator 01 : Jaringan Kereta Api Perkotaan yang Dibangun	Km	0	0	0	17 (berlanjut)	17 (selesai)	0
Indikator 02 : Elektrifikasi Jalur Kereta Api Perkotaan	Km	0	0	0	0	41 (berlanjut)	41 (selesai)
Indikator 03 : Layanan Kereta Api Perkotaan Perintis	Layanan	1	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)
Indikator 04 : Stasiun Kereta Api Perkotaan yang Ditingkatkan	Unit	0	1 (berlanjut)	2 (berlanjut)			

Prioritas Nasional (PN)/Program Prioritas (PP)/ Kegiatan Prioritas (KP)Proyek Prioritas (Prop)	Satuan	Baseline	Target				
			2025	2026	2027	2028	2029
Indikator 05 : Kereta Api Perkotaan yang Dikembangkan	Lokasi	0	2 (berlanjut)	4 (berlanjut)	3 (berlanjut)	2 (berlanjut)	2 (selesai)
Proyek Prioritas (Prop) 03.01.06.03 - Pengembangan Tata Kelola Angkutan Umum Massal Perkotaan							
Indikator 01 : Penyiapan Perencanaan Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan	Dokumen/ Rekomendasi Kebijakan	2	1 (berlanjut)	2 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (berlanjut)	1 (selesai)

Sumber: Lampiran III Perpres No. 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029

BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

2.1 VISI

2.1.1 VISI INDONESIA EMAS 2045

Sesuai amanat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD) 1945 dalam alinea kedua disampaikan bahwa Visi Bernegara Indonesia adalah: "**Negara Indonesia yang Merdeka, Bersatu, Berdaulat, Adil dan Makmur**", dengan Misi Negara: (1) Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, (2) Memajukan kesejahteraan umum, (3) Mencerdaskan kehidupan bangsa dan (4) Ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.



Gambar 2.1 Visi Indonesia Emas 2025-2045
(**Sumber:** UU No. 59 Tahun 2024 tentang RPJPN Tahun 2025-2045)

Adapun pengertian dari masing-masing frasa dalam visi tersebut adalah sebagai berikut:

a. **Negara Kesatuan Republik Indonesia** yang memiliki ciri Nusantara serta memiliki ketangguhan politik, ekonomi, keamanan nasional dan budaya/peradaban bahari sebagai poros maritim dunia.

b. **Bersatu:** Indonesia yang memiliki keragaman budaya, bahasa dan adat istiadat. Elemen tersebut akan dipersatukan oleh identitas nasional dan Pancasila sebagai dasar negara, mencerminkan semangat Bhinneka Tunggal Ika.

c. **Berdaulat:** Indonesia yang berdaulat adalah Indonesia sebagai negara kesatuan yang memiliki kemandirian dan kewenangan penuh untuk mengatur sendiri seluruh aspek kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara di wilayahnya.

d. **Maju:** Indonesia sebagai negara maju, ekonominya mencapai posisi nomor lima terbesar dunia, berbasiskan pengetahuan dan inovasi yang berakar pada budaya Nusantara Indonesia menjadi negara berdaya, modern, tangguh, inovatif dan adil.

e. **Berkelanjutan:** sebagai negara yang berkomitmen untuk terus menerapkan prinsip pembangunan berkelanjutan, pertumbuhan ekonomi Indonesia yang tinggi seimbang dengan pembangunan sosial, keberlanjutan sumber daya alam dan kualitas lingkungan hidup serta tata kelola yang baik.

2.1.2 VISI PRESIDEN DAN WAKIL PRESIDEN 2025-2029

Dalam rangka melaksanakan dan mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045 yang tercantum dalam RPJPN Tahun 2025-2045, Presiden dan Wakil Presiden Periode 2025-2029 menetapkan Visi Presiden 2025-2029.



Gambar 2.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029
(**Sumber:** Perpres No. 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029)

Adapun pengertian dari masing-masing frasa dalam visi tersebut adalah sebagai berikut:

a. Bersama: Prabowo dan Gibran mengajak putra putri terbaik bangsa dari semua latar belakang yang memiliki kesamaan tekad untuk bekerja sama.
b. Indonesia Maju: Membangun bangsa dengan dasar fondasi kuat yang dibangun oleh kepemimpinan Presiden Joko Widodo.
c. Menuju: Dengan tujuan yang jelas, yaitu Indonesia Emas.
d. Indonesia Emas: Negara yang setara dengan negara maju di tahun 2045 atau lebih cepat.

Visi tersebut mengandung arti pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putra-putri terbaik bangsa dengan kesamaan tekad berdasarkan fondasi yang telah dibangun oleh pemerintah sebelumnya untuk mewujudkan Indonesia setara negara maju di tahun 2045. Visi Presiden dan Wakil Presiden akan dicapai dengan 8 misi yang disebut ASTA CITA. Perumusan ASTA CITA didasarkan pada semangat nasionalisme, patriotisme, dan kebangsaan yang tinggi, serta komitmen untuk melayani rakyat dengan sepenuh hati. ASTA CITA mencerminkan visi dan misi PRABOWO dan GIBRAN sebagai pemimpin bangsa yang ingin membawa Indonesia ke arah kemajuan, kesejahteraan dan kejayaan. Filosofi ASTA CITA mengajak seluruh rakyat Indonesia untuk bersatu, berjuang dan berkontribusi untuk mewujudkan ASTA CITA demi kemajuan Indonesia.

2.1.3 VISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Dalam mewujudkan visi pembangunan nasional dan visi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029, Kementerian Perhubungan memerankan peranan penting dan strategis dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden

dalam menyelenggarakan pemerintahan negara sesuai Peraturan Presiden No. 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Untuk menyelenggarakan pembangunan nasional sektor transportasi selama 5 tahun ke depan dalam rangka mewujudkan Visi Presiden dan Wakil Presiden menuju Indonesia Emas 2045 ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029.



Gambar 2.3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029
(**Sumber:** Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029)

Visi Kementerian Perhubungan dirumuskan dengan metode lingkup dipersempit (*task scoping*) sesuai lingkup tugas dan fungsi dalam Peraturan Presiden No. 173 Tahun 2024 yakni menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, yang mencakup penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi.

Kondisi transportasi nasional yang ingin diwujudkan sebagai bentuk dukungan/bantuan terhadap Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 adalah kondisi Transportasi Indonesia yang Maju. Transportasi maju merupakan pengejawantahan dari Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025) yakni “Bersama Indonesia Maju menuju Indonesia Emas 2045”.

Indonesia Emas 2045 merupakan bentuk dukungan sektor transportasi terhadap visi pembangunan nasional jangka panjang dalam RPJPN 2025-2045 (UU 59/2024). Transportasi maju artinya tersedianya jaringan dan layanan transportasi yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan.

1) Handal: tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengoneksikan seluruh wilayah NKRI.
2) Inklusif: tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan masyarakat.
3) Berdaya saing: tersedianya layanan transportasi yang efisien dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional.
4) Memberikan nilai tambah: mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

2.1.4 VISI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Dalam menetapkan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dilakukan dengan mempertimbangkan:

a. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sesuai lingkup tugas Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam Peraturan Presiden No. 173 Tahun 2024 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 yakni menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.

b. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 mempertimbangkan arah pembangunan nasional dan transportasi perkeretaapian sesuai muatan pokok Visi Indonesia Emas 2045 yang termuat RPJPN 2045 dan Visi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025-2029. Untuk itu mengakomodasikan visi Pembangunan Nasional dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Menuju Indonesia Maju”.

c. Pengakomodasian visi Kementerian Perhubungan dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Transportasi Indonesia Maju”, yang mana sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyelenggarakan jaringan dan layanan transportasi bidang perkeretaapian untuk mewujudkan jaringan dan layanan transportasi nasional yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan.

d. Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai unit kerja yang memiliki tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian, tentunya dalam merencanakan pembangunan perkeretaapian berpijak pada dokumen Rencana Induk Perkeretaapian (RIP) Nasional Tahun 2030. Di dalam RIP Nasional tersebut dijelaskan visi, misi, tujuan dan arah kebijakan pembangunan perkeretaapian sampai tahun 2030. Pengakomodasian visi RIP Nasional 2030 dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Perkeretaapian Maju” meliputi: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan”

Berdasarkan pertimbangan di atas ditetapkan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029.



Gambar 2.4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

2.2 MISI

2.2.1 MISI (AGENDA) PEMBANGUNAN 2045

Misi bernegara Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1045 adalah:

1. Melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia.
2. Memajukan kesejahteraan umum.
3. Mencerdaskan kehidupan bangsa.
4. Ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Dalam rangka mengejawantahkan misi bernegara tersebut untuk mencapai Indonesia Emas 2045, RPJPN 2025-2024 menetapkan 8 (delapan) Misi (Agenda) Pembangunan 2045 seperti yang diilustrasikan pada **Gambar 2.5**.

Untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045 dilaksanakan delapan misi (agenda) pembangunan. Delapan agenda ini pada dasarnya terdiri dari 3 (tiga) kelompok yaitu:

a. Transformasi Indonesia dengan 3 (tiga) Agenda yaitu:
    1) Transformasi Sosial, mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing.
    2) Transformasi Ekonomi, mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi produktif (termasuk industri manufaktur, ekonomi biru, pertanian, pariwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan konektivitas global, serta pembangunan perkotaan sebagai pusat pertumbuhan.
    3) Transformasi Tata Kelola, mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.
b. Landasan Transformasi dengan 2 (dua) Agenda yaitu:
    4) Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia, memantapkan agenda supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan.
    5) Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi, memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal sosial budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.
c. Implementasi secara menyeluruh melalui 3 (tiga) Agenda Kerangka Implementasi Transformasi yaitu:
    6) Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan, pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah;

7) Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan, dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi; dan

8) Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan, kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pembiayaan pembangunan.



Gambar 2.5 Delapan Misi (Agenda) Pembangunan 2045
(**Sumber:** UU No. 59 Tahun 2024 tentang RPJPN Tahun 2025-2045)

Kedelapan agenda tersebut dilaksanakan melalui 17 (tujuh belas) arah kebijakan menuju Indonesia Emas 2045 (17 IE).



Gambar 2.6 Misi (Agenda) dan (Tujuan) Pembangunan 2045
(**Sumber:** UU No. 59 Tahun 2024 tentang RPJPN Tahun 2025-2045)

2.2.2 MISI PRESIDEN DAN WAKIL PRESIDEN 2024-2029

Visi ini dicapai melalui Delapan Misi Presiden dan Wakil Presiden yang dituangkan dalam Delapan Asta Cita. Di dalam RPJMN Tahun 2025-2029 memuat delapan Prioritas Nasional pembangunan jangka menengah. Prioritas Nasional ini merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita yang merupakan misi dari Presiden. Setiap Prioritas Nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periodik jangka menengah 2025-2029.



Gambar 2.7 Misi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029
(**Sumber:** digambarkan dari Perpres No. 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029)

Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN Tahun 2029-2029. Untuk pencapaian sasarannya, setiap Prioritas Nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha (BUMN, Swasta).

Lebih lanjut, RPJMN 2025-2029 menjadikan Astacita Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 sebagai Prioritas Nasional (PN) pembangunan jangka menengah untuk Tahun

2025-2029. Prioritas Nasional (PN) tersebut merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita, dimana setiap Prioritas Nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode 2025-2029. Pengejawantahan Astacita Presiden 2025-2029 menjadi Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 2.8**.



Gambar 2.8 Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN)
(**Sumber:** Perpres No. 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029)

2.2.3 MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2025 – 2029 dalam RPJPN 2025-2045 dan mendukung Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 guna menjalankan agenda pembangunan transportasi termasuk menjalankan visi Kementerian Perhubungan 2025-2029, maka ditetapkan misi Kementerian Perhubungan. Misi ini sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di Sektor Perhubungan dengan mengacu pada amanat yang tertuang dalam Asta Cita.

Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 berjumlah 8 (delapan) misi yang merujuk dan menurunkan secara langsung dari Misi Presiden dan Wakil Presiden Tahun 2025-2029 (ASTA CITA). Berikut Misi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yaitu sebagai berikut:

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan.

2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional khususnya swasembada pangan, energi, dan air serta penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman.
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan.
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor-sektor ekonomi utama.
6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau.
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.2.4 MISI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Dalam mewujudkan Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dalam menyelenggarakan transportasi perkeretaapian yang selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar disusun Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dalam mendukung Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2029 ditetapkan Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

1. Menyediakan transportasi perkeretaapian yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan.
2. Mewujudkan dukungan transportasi perkeretaapian terhadap ketahanan dan kemandirian nasional yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru.
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi perkeretaapian yang merata dan terintegrasi secara kesisteman.
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi perkeretaapian dan penerapan kebijakan transportasi perkeretaapian yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan.
5. Memperkuat konektivitas transportasi perkeretaapian nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama.
6. Membangun transportasi perkeretaapian perdesaan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau.
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional.
8. Mewujudkan transportasi perkeretaapian ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-209 dapat dikategorikan menjadi 2 misi utama yaitu:

1) Mewujudkan konektivitas, pelayanan dan keselamatan perkeretaapian yang maju (merupakan misi eksternal yang terkandung di dalam Misi 1, 2, 3, 5, 6 dan 8 yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menyelenggarakan jaringan dan layanan transportasi bidang perkeretaapian

untuk mewujudkan jaringan dan layanan transportasi nasional yang modern, handal, inklusif, berdaya saing dan memberikan nilai tambah secara berkelanjutan.

2) Mewujudkan birokrasi dan layanan publik perkeretaapian yang maju (merupakan misi internal yang terkandung di dalam Misi 4 dan 7 yang berkaitan dengan pelaksanaan transformasi tata kelola birokrasi dan layanan publik dalam penyelenggaraan perkeretaapian). Transformasi Tata Kelola difokuskan pada perbaikan kelembagaan yang tepat fungsi, penyempurnaan fondasi penataan regulasi, pembentukan dan penguatan lembaga tunggal pengelola regulasi, peningkatan kualitas ASN berbasis merit, kebijakan pembangunan berbasis bukti, penerapan manajemen risiko perencanaan dan pengendalian pembangunan, peningkatan pelayanan publik berbasis teknologi informasi. Transformasi Tata Kelola bertujuan untuk menciptakan lingkungan kelembagaan yang memungkinkan tercapainya regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif. (Sumber: UU 59/2024 RPJPN 2025-2045).

2.3 TUJUAN

2.3.1 TUJUAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2045

Implementasi visi dan misi pembangunan nasional 2025-2045 tersebut diwujudkan dalam 17 arah tujuan pembangunan nasional sebagai berikut. Misi pembangunan nasional bidang transportasi diwujudkan melalui: (1) Misi 2 Transformasi Ekonomi melalui penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global, (2) Misi 3 Transformasi Tata Kelola melalui regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif dan (3) Misi 5 Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi melalui resiliensi terhadap bencana dan perubahan iklim.

Tabel 2.1 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045

Misi (8 Agenda) Pembangunan 2045		**17 Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 (Indonesia Emas 2045)**
Transformasi Indonesia	Misi 1 Transformasi Sosial	IE1 Kesehatan untuk Semua IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif
	Misi 2 Transformasi Ekonomi	IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5 Penerapan Ekonomi Hijau IE6 Transformasi Digital IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi
	Misi 3 Transformasi Tata Kelola	IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif
Landasan Transformasi	Misi 4 Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia	IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial IE11 Stabilitas Ekonom Makro IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan
	Misi 5 Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	IE13 Beragama Maslahat dan Berkebudayaan Maju IE14 Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender dan Masyarakat Inklusif IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim
Kerangka Implementasi Transformasi	Misi 6 Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan Misi 7 Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan Misi 8 Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan	

Sumber: ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

2.3.2 TUJUAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2025-2029

Dalam RPJMN 2025-2029 (Perpres No 12 Tahun 2025) disampaikan keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dengan Arah (Tujuan) Pembangunan Nasional 2045 serta Agenda Pembangunan RPJPN 2025-2045 seperti pada **Gambar 2.9**.



Gambar 2.9 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 dengan Arah (Tujuan) Pembangunan RPJPN 2025-2045
(**Sumber:** Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029)

Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan penganggaran nasional tahunan, intervensi kerangka regulasi dan kelembagaan, rencana kerja di tiap instansi pemerintah hingga penyusunan intervensi teknis strategis (seperti proyek strategis nasional). Asta Cita sebagai Prioritas Nasional selaras dengan agenda transformasi RPJPN Tahun 2025-2045. Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi transformasi

RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045.

2.3.3 TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Sebagai penjabaran Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam rangka mendukung pencapaian Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029, ditetapkan 4 (empat) tujuan Kementerian Perhubungan untuk Tahun 2025-2029 yang dirumuskan dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) di mana setiap tujuan merupakan representasi dari masing-masing perspektif, yakni:

1. **Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0)**

   Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (*SP*) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.

2. **Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.1)**

   Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (*CP*) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Bussiness* sesuai tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

3. **Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas (T.2)**

   Tujuan pada Level *Internal Business Process Perspectives* (*IBP)* ini mewakili kualitas kegiatan dukungan teknis (*technical support*) yang dilakukan jajaran Kementerian Perhubungan dalam menjalankan bisnis proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi yang berkualitas yakni cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dioperasionalkan oleh SDM transportasi yang kompeten.

4. **Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan (T.3)**

   Tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* (*LG*) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support)* yang mampu disediakan Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan *good and clean governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Untuk mengukur tingkat keberhasilan Kementerian Perhubungan 2025-2025 dalam mencapai tujuan akan digunakan Indikator Tujuan seperti yang disampaikan pada **Tabel 2.2** berikut ini.

Tabel 2.2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Level *Perspective*	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
Stakeholder Perspective	**Tujuan 0 (T.0):** Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level *Stakeholder Perspective* diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)
Customer Perspective	**Tujuan 1 (T.1):** Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	**IKT.1** Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional (satuan %) Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional (*CKLTN*) ***CKLTN = (RRKTN/TRKTN + RTITN/TTITN + RIKMTN/TIKMTN + RTKTN/TTKTN)/4*** • *RRKTN* = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi • Nasional • *TRKTN* = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional • *RTITN* = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • *TTITN* = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • *RIKMTN* = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor • transportasi • *TIKMTN* = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor • transportasi • *RTKTN* = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi • Nasional • *TTKTN* = Target Tingkat Keselamatan Transportasi • Nasional
Internal Business Perspectives	**Tujuan 2 (T.2)** Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi (satuan %) Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (*CKKSTN*) ***CKKSTN = (RIKRKT/TIKRKT + RCtransportasi/ TCtransportasi))/2*** • *RIKRKT* = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan • Transportasi • *TIKRKT* = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan • Transportasi • *RCtransportasi* = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten • *TCtransportasi* = Target Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten
Learning and Growth Perspectives	**Tujuan 2 (T.2)** Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (satuan %) Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (*CKRBKP*) ***CKRBKP = (RIRBKP/TIRBKP)*** • *RIRBKP* = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) • Kementerian Perhubungan • *TIRBKP* = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) • Kementerian Perhubungan

2.2.4 TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 tidak terlepas dari penurunan/*cascading* tujuan dari Kementerian Perhubungan sebagaimana telah dijelaskan di atas. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan memperhatikan visi yang sudah ditetapkan.

Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sebagai berikut:

T.0 Terwujudnya nilai tambah transportasi perkeretaapian dalam mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJPN 2025-2045.

T.1 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan.

T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 hanya akan dimuat pada Tujuan 1 (T.1) dan Tujuan 2 (T.2) karena sesuai dengan prinsip penjenjangan kinerja (Permen PAN RB No 89 Tahun 2021 tentang Penjenjangan Kinerja Instansi Pemerintah), maka kewajiban Kementerian/Lembaga (termasuk unit kerja di bawahnya) hanya sampai level *outcome* (*customer perspectives*) sedangkan T.0 (pada level *stakeholders perspectives*) dimuat dalam RPJPN 2025-2045 dan RPJMN 2020-2025 dan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.

Penjelasan mengenai Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sebagai berikut:

a. Tujuan 0 (T.0) merupakan tujuan pada tingkatan *Stakeholders Perspectives* yang mengakomodir perspektif/kepentingan pemangku kepentingan (pengguna, operator, masyarakat dan lainnya) di bidang transportasi perkeretaapian yang diharapkan mampu memberikan nilai tambah dalam mendukung pembangunan nasional yang sesuai arahan Kementerian Perhubungan diwujudkan dalam bentuk dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian terhadap komponen pembangunan yang berkelanjutan , yakni: menurunnya emisi gas rumah kaca sektor transportasi (SPN.2), meningkatnya stok infrastruktur transportasi (SPN.3) dan menurunnya biaya transportasi logistik (SPN.5).
b. Tujuan 1 (T.1) merupakan tujuan pada tingkatan *Customer Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau, inklusif dan mampu menjawab tantangan perkembangan sesuai visi RIP Nasional 2030. Indikator Tujuan 1 (T.1) yakni: Pemenuhan capaian indikator program Infrastruktur konektivitas
c. Tujuan 2 (T.2) merupakan tujuan pada tingkatan *Internal Business Perspectives* dan *Learning and Growth Perspectives* yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan perkeretaapian yang berupa keberhasilan pelaksanaan kebijakan, strategi, program, dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian yang berkualitas, penyediaan sumber daya internal yang mencakup penyediaan pendanaan, kelembagaan dan organisasi, sumber daya manusia aparatur, regulasi, sistem informasi serta prasarana dan sarana pendukung di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam rangka menjalankan tugas menyelenggarakan perumusan, perencanaan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian sesuai tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Indikator Tujuan 2 (T.2) yakni: Pemenuhan capaian indikator program Dukungan Manajemen

Tabel 2.3 Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Level *Perspective*	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
Stakeholder Perspective	**Tujuan 0 (T.0):** Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level *Stakeholder Perspective* diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)
Customer Perspective	**Tujuan 1 (T.1):** Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan	**IKT.1** Tingkat Capaian Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian (%) **Tingkat Capaian Kinerja Layanan Transportasi Perkeretaapian (TCLT-KA) = (TCRK-KA + TCIKM-KA + TCOTP-KA + TCTA-KA + TCKES-KA) / 5** Tingkat Capaian Rasio Konektivitas Perkeretaapian (TCRK-KA) = (Realisasi Rasio Konektivitas Perkeretaapian / Target Rasio Konektivitas Perkeretaapian) Tingkat Capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian (TCIKM-KA) = (Realisasi IKM terhadap pelayanan publik bidang perkeretaapian / Target IKM terhadap pelayanan publik bidang perkeretaapian) Tingkat Capaian Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Perkeretaapian (TCOTP-KA) = (Realisasi OTP transportasi perkeretaapian / Target OTP transportasi perkeretaapian) Tingkat Capaian Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api (TCTA-KA) = (Realisasi persentase pemenuhan target angkutan kereta api / Target persentase pemenuhan target angkutan kereta) Tingkat Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian (TCKES-KA) = (Realisasi tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian / Target tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian)
Internal Business Perspectives *Learning and Growth Perspectives*	**Tujuan 2 (T.2):** Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	**IKT.2** Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (%) **Tingkat Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (TCTKP-KA) = (Realisasi Kinerja Tata Kelola Pemerintahan DJKA/ Target Tata Kelola Pemerintahan DJKA)**

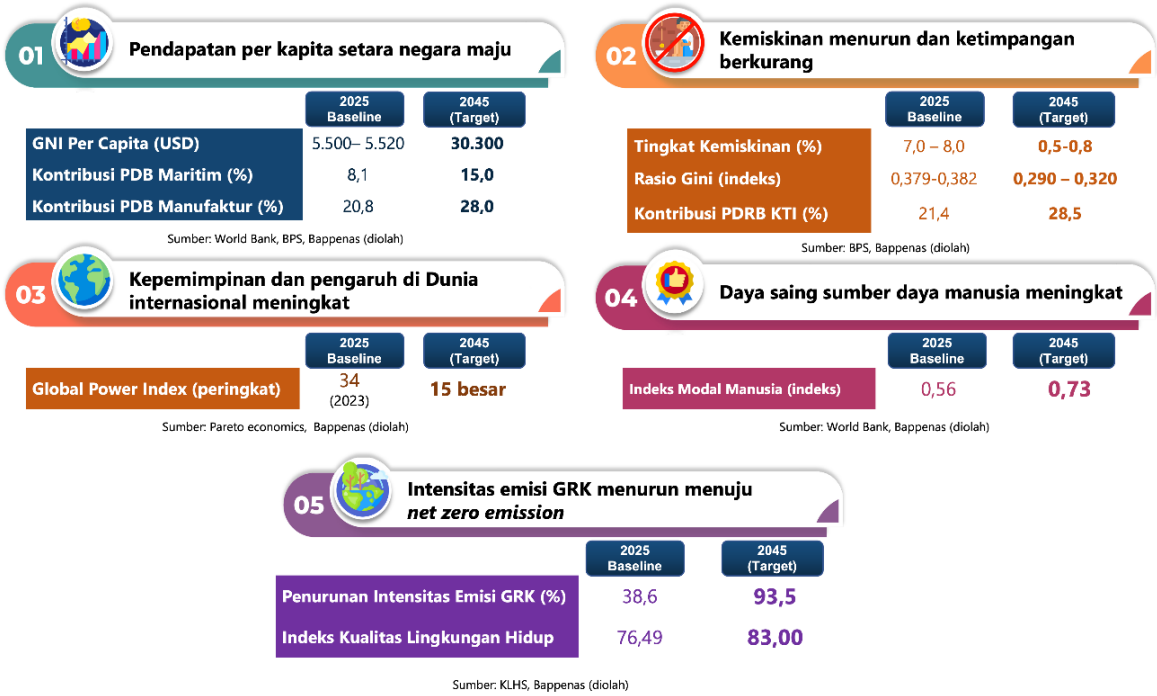
2.4 SASARAN

2.4.1 SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL DALAM RPJPN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2024 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian seperti pada **Gambar 2.10**, yakni:

1. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
2. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5-0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antarwilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;

3. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi *Global Power Index* (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;
4. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (*Human Capital Index*) menjadi 0,73 pada Tahun 2045.
5. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju *net zero emission*, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.



Gambar 2.10 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045
(**Sumber:** UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045)

Lebih detail untuk 17 (tujuh belas) Arah (Tujuan) Pembangunan dalam RPJPN 2025-2045 (IE), dan Sasaran Pembangunan dan indikatornya yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 2.4**.

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

a. Sasaran No. 7 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).
b. Sasaran No. 20, No. 44, No. 45, dan Stok Infrastruktur terhadap PDB terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).
c. Sasaran No 24, No. 25, No. 26, dan No. 27 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan

Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

Tabel 2.4 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	66,79	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,99
		b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
		b. Tahunan	36,65	80,98
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

Sumber: Ditabelkan dari UU No 59 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

2.4.2 SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL DALAM RPJMN 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045.

Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada **Gambar 2.11**, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2029.



Gambar 2.11 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029
(**Sumber**: Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029)

Detail sasaran pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada **Tabel 2.5**. Dalam RPJMN Tahun 2025-2029 terdapat sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro-P) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator/pengampu maupun sebagai pendukung (detailnya dapat dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029.

Tabel 2.5 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 Terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
03-PN: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	01-Terwujudnya pengembangan infrastruktur yang berkelanjutan	01-Stok Infrastruktur terhadap PDB	%	43,00 (2019)	46,50	48,50
04-PN: Memperkuat pembangunan SDM, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi, olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas	01-Terwujudnya pendidikan berkualitas yang merata	04-Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah dan tinggi	%	66,30 (2023)	66,78	67,66
05-PN: Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan Industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri	02-Terwujudnya peningkatan integrasi ekonomi domestik dan global	01-Biaya Logistik	% PDB	14,29 (2022)	13,52	12,50
07-PN: Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan	02-Terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani	01-Indeks reformasi birokrasi nasional	Nilai	69,98	71,38	77,26

Sumber: Ditabelkan dari Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Adapun penjelasan atas identifikasi Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 yang terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:

a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

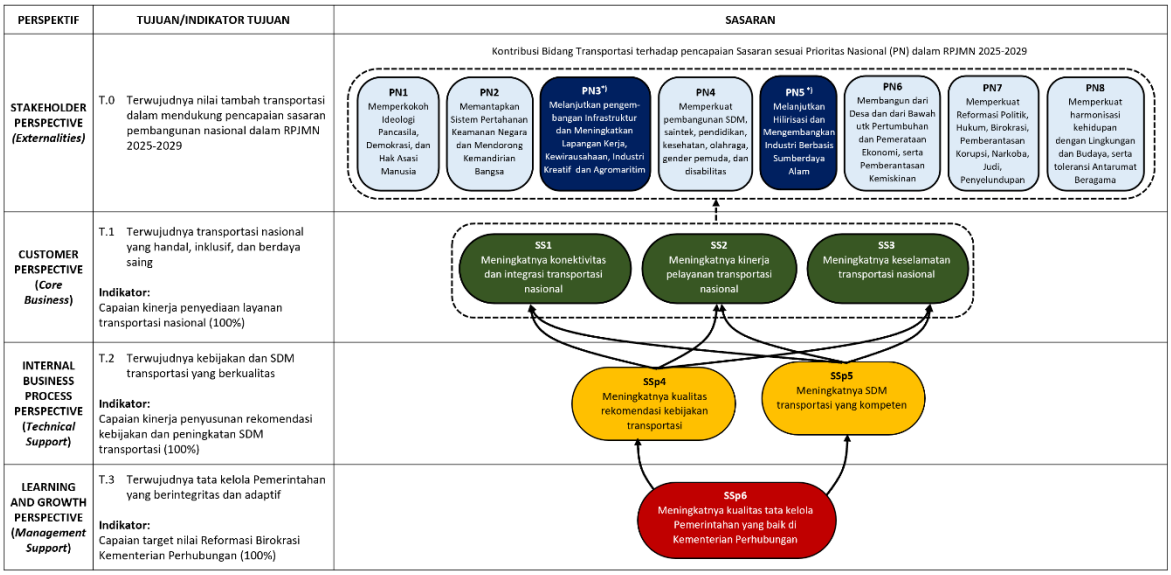
c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan)

Dalam lampiran II dan Lampiran III terdapat sejumlah sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator maupun pengampu dalam pencapaiannya. Kementerian Perhubungan mendukung 37 Indikator Kinerja dalam RPJMN 2025-2029 yakni 32 indikator kinerja diukur oleh Kementerian Perhubungan dan 5 indikator kinerja diukur oleh Kemenko Perekonomian. Terdapat 7 indikator yang ditugaskan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029.

2.4.3 SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Pada **Gambar 2.12** menjelaskan keterkaitan antara tujuan dengan sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan, serta dukungannya terhadap Sasaran Utama dan sasaran serta indikator pada Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029. Selain itu, sebagai bentuk komitmen Kementerian Perhubungan untuk mendukung pembangunan di segala bidang, maka dalam **Gambar 2.12** digambarkan bahwa selain mendukung pencapaian sasaran dan indikator pada PN3 dan PN5 yang secara langsung terdapat kontribusi dari *core business* Kementerian Perhubungan, serta dukungan terhadap sasaran dan indikator pada PN4 dan PN7 di mana terdapat kontribusi dari *supporting system* Kementerian Perhubungan, maka untuk PN1, PN2, PN6, dan PN8 akan terdapat sejumlah kegiatan pendukung yang dapat di-*tagging* sebagai dukungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam mendukung pembangunan yang inklusif, ketahanan nasional (khususnya pangan, dan energi), pembangunan industri transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.



*) Pada level *Stakeholder* (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.
**) Pada PN3 dan PN5 terdapat penugasan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

Gambar 2.12 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029
(**Sumber:** diambil dari Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029)

Struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada **Gambar 2.12**. Struktur tersebut disusun dengan pendekatan *Balanced Scorecard* (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran dari setiap Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan termasuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian beserta dengan seluruh program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan.

Penjelasan terhadap struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam **Gambar 2.12** adalah sebagai berikut:

1) Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (*externalities*) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
2) Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (*core business*) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
3) Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (*technical support*) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.
4) Pada *Learning and Growth Perspective* (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (*manajemen support*) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (*Good Governance*) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

   Pada **Tabel 2.7** disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya. Penetapan IKSS tersebut sudah memperhatikan persyaratan SMART (*Specific, Measurable, Achievable, Realistic, Timebound*) dan sifatnya adalah *outcome* (*ultimate outcome* ataupun *intermediate outcome*) sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri PPN/Bappenas No 10 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2025-2029 dan Peraturan Menteri PAN dan RB No 89 Tahun 2021 tentang Penjenjangan Kinerja Instansi Pemerintah.

Tabel 2.6 Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)
Kementerian Perhubungan 2025-2029

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1	Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1	Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TD} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU})/4$ RK_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RK_{KA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara
		IKSS.1.2	Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TM} + TI_{TK})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antarmoda TI_{TM} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TK} = Tingkat integrasi transportasi perkotaan
SS.2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	IKSS.2	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN}) $IKM_{TN} = (IKM_{TD} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TAM})/5$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{KA} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Perkeretaapian IKM_{TL} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{TU} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{TAM} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antarmoda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik
SS.3	Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{TN}) $TK_{TN} = (TK_{TD} + TK_{KA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$ TK_{TD} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{KA} = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TK_{TL} = Tingkat keselamatan transportasi laut TK_{TU} = Tingkat keselamatan transportasi udara
SSp.4	Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (IK_{RKT}) IK_{RKT} = 50% Efektivitas Rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)
SSp.5	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{vokasi} * 15\%) + (C_{kompetensi} * 35\%) + (C_{peserta} * 25\%) + (C_{akreditasi} * 25\%)$ C_{vokasi} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{peserta}$ = Persentase Peserta Diklat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

2.4.4 SASARAN PROGRAM DAN INDIKATOR KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

2.4.4.1 SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 merupakan penjabaran dari tujuan penyelenggaraan perkeretaapian dalam menyelesaikan isu-isu strategis dalam pelaksanaan penyelenggaraan perkeretaapian. Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempertimbangkan sasaran strategis di Kementerian Perhubungan yang mana sasaran menggambarkan fokus utama menyelesaikan isu strategis dan permasalahan perkeretaapian berkaitan dengan meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas, efisiensi dan efektivitas pelayanan, serta keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian.

Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029:

1) Sasaran Program 1 (SP.1): Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian.
2) Sasaran Program 2 (SP.2): Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian.
3) Sasaran Program 3 (SP.3): Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian.
4) Sasaran Program 4 (SP.4): Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Tabel 2.7 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Level *Perspective*	Misi	Tujuan	Sasaran Program (SP)
Stakeholder Perspective		**Tujuan 0 (T.0)** Terwujudnya nilai tambah transportasi perkeretaapian dalam mendukung pencapaian sasaran nasional dalam RPJPN 2025-2045	a. Prioritas Nasional sesuai RPJMN 2025-2029 b. Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029
Customer Perspective	Misi 1, 2, 3, 5, 6 dan 8 merupakan misi eksternal dalam mewujudkan konektivitas, pelayanan dan keselamatan perkeretaapian yang maju (	**Tujuan 1 (T.1)** Terwujudnya perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan	a. **Sasaran Program 1 (SP.1)** Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian b. **Sasaran Program 2 (SP.2)** Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian c. **Sasaran Program 3 (SP.3)** Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian.
Internal Business Perspectives *Learning and Growth Perspectives*	Misi 4 dan 7 merupakan misi internal yang berkaitan dengan pelaksanaan transformasi tata kelola birokrasi dan layanan publik dalam penyelenggaraan perkeretaapian untuk mewujudkan birokrasi dan layanan publik perkeretaapian yang maju	**Tujuan 2 (T.2)** Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	a. **Sasaran Program (SP.4)** Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Berikut disampaikan penjelasan masing-masing sasaran sebagai berikut:

1) Sasaran Program 1 (SP1), Sasaran Program 2 (SP2) dan Sasaran Program 3 (SP3) merupakan sasaran untuk mewujudkan tujuan pada tingkatan *Customer Perspectives* yang berkaitan dengan perwujudan konektivitas, pelayanan dan keselamatan transportasi perkeretaapian. Sasaran Program 1 (SP1), Sasaran Program 2 (SP2) dan Sasaran Program 3 (SP3) ini merupakan penurunan langsung dari Sasaran Strategis (SS) di level Kementerian Perhubungan dalam rangka mewujudkan perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan (sesuai Tujuan 1 (T.1)).
2) Sasaran Program 4 (SP4) merupakan sasaran untuk mewujudkan tujuan pada tingkatan *Internal Business Perspectives* dan *Learning and Growth Perspectives*

yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan perkeretaapian yang berupa keberhasilan pelaksanaan kebijakan, strategi, program, dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian yang berkualitas, penyediaan sumber daya internal yang mencakup penyediaan pendanaan/anggaran, aset, kelembagaan dan organisasi, sumber daya manusia aparatur, sistem informasi serta prasarana dan sarana pendukung di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Sasaran Program 4 (SP4) ini dilaksanakan dalam rangka mewujudkan tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (sesuai Tujuan 2 (T.2)).

Dalam menetapkan peta strategis (*strategy map*) Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dilakukan berdasarkan penurunan/*cascading* dari peta strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebagaimana disampaikan pada **Gambar 2.13**.

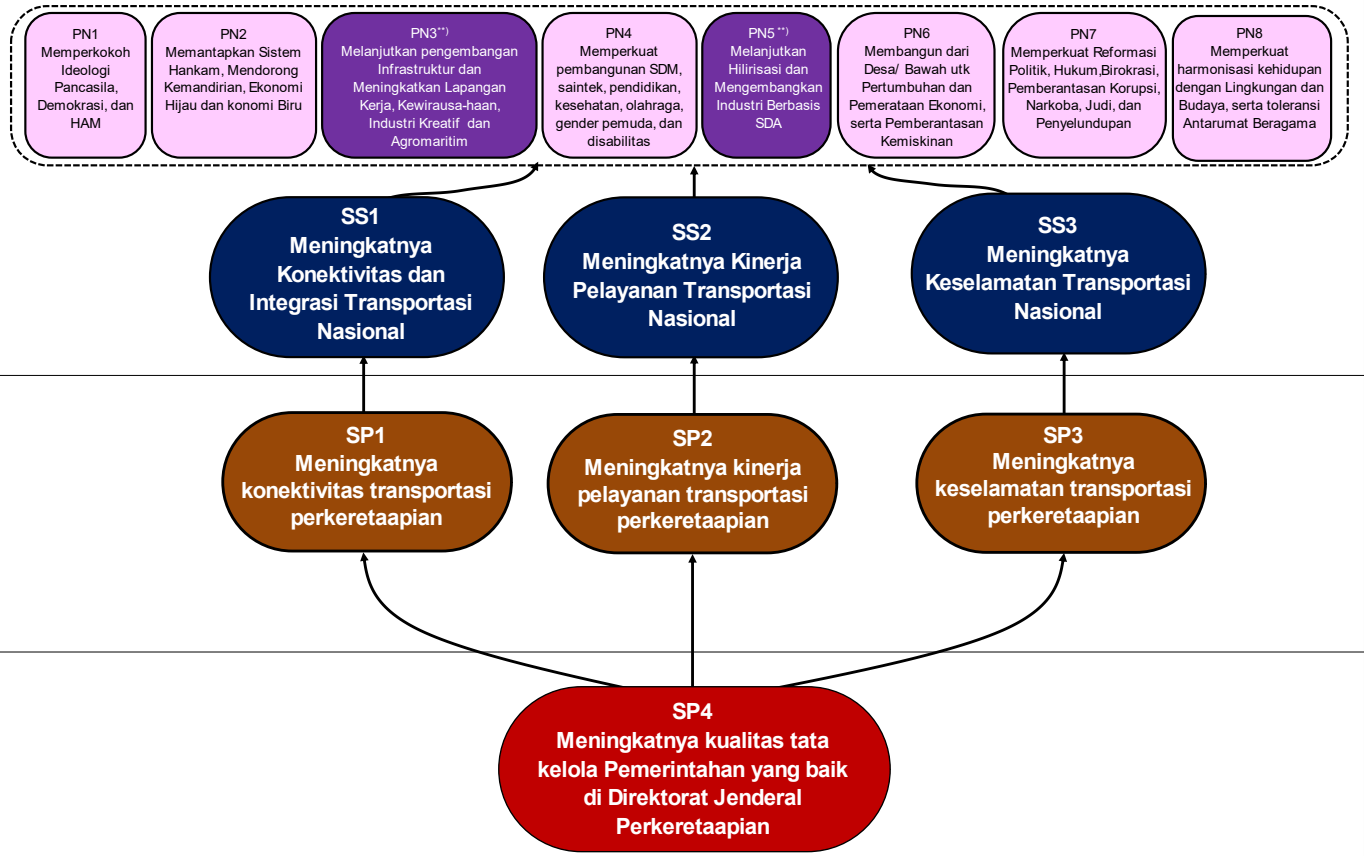
2.2.4.2 INDIKATOR KINERJA PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Indikator Kinerja Sasaran Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dirumuskan dengan menerapkan dan memenuhi kriteria SMART yaitu *Specific, Measurable, Achievable, Relevant, Time-Bound* (SMART) sebagaimana disampaikan pada **Tabel 2.8**.

2.2.4.3 INDIKASI RISIKO PENCAPAIAN SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan pada **Sub Bab 1.2** sebelumnya, terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang harus menjadi perhatian dan perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

PERSPEKTIF	UJUAN	SASARAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE ***(Externalities)***	T.0 Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029*)	Kontribusi Bidang Transportasi terhadap pencapaian Sasaran sesuai Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029
CUSTOMER PERSPECTIVE (*Core Business*)	T.1 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan	
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (*Technical Support*)	T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (*Management Support*)		



Gambar 2.13 Peta Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Tabel 2.8 Sasaran Program (SP) dan Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Tata Cara Perhitungan
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	**IKP1** Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian merupakan perbandingan antara jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung Infrastruktur KA s.d Tahun Berjalan dibandingkan dengan Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis Lainnya yang Terhubung dengan Infrastruktur KA sesuai RIPNAS Tahun 2030 dikalikan dengan faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian. $\text{Rasio Konektivitas Infrastruktur Perkeretaapian } (RK_{IP}) = \frac{\textit{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung Infrastruktur KA s.d Tahun Berjalan}}{\textit{Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis Lainnya yang Terhubung dengan Infrastruktur KA sesuai RIPNAS Tahun 2030}} \times \textit{Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA}$ 1. **Rasio Konektivitas Infrastruktur Perkeretaapian** adalah jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A), Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Industri yang sudah terhubung jaringan dan layanan KA termasuk integrasi antar moda lainnya sampai dengan tahun berjalan dibandingkan dengan rencana jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan dan layanan KA sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) Tahun 2030 Keterangan: • Wilayah PKN, PKW dan Kawasan Strategis Nasional adalah Wilayah Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dan Kawasan Strategis Nasional (KSN) sesuai dengan Peraturan Pemerintah 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional dan telah diperbarui dengan Peraturan Pemerintah 13 Tahun 2017 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (PKN). Pendefinisian antara lain: ○ 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. ○ Simpul Transportasi adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau dan/atau bandar udara. ○ 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

<table>
<tr><th>Sasaran Program</th><th>Indikator Kinerja</th><th>Satuan</th><th>Tata Cara Perhitungan</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>
• Simpul Transportasi Nasional adalah:
  ○ Bandara Skala Nasional sesuai dengan Dokumen RTRW Nasional, Rencana Induk Bandara Nasional dengan target 16 lokasi simpul bandara
  ○ Pelabuhan Laut Skala Nasional serta Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan Skala Nasional sesuai dengan Dokumen RTRW Nasional dan Rencana Induk Pelabuhan Nasional dengan target 29 lokasi simpul pelabuhan laut
  ○ Terminal Tipe A sesuai dengan Dokumen RTRW Nasional dan Penetapan Terminal Tipe A dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
• Kawasan Prioritas Nasional adalah kawasan-kawasan yang ditetapkan melalui peraturan perundangan yang menjadi prioritas pemerintah antara lain kawasan strategis nasional, kawasan ekonomi khusus, kawasan prioritas pariwisata
• Kawasan Industri Nasional adalah kawasan industri yang ditetapkan melalui peraturan perundangan yang menjadi prioritas pemerintah
• Target Jumlah Wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Industri dalam Rencana Induk Perkeretaapian (RIP) Nasional 149 lokasi.

2. Faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian berupa perbandingan realisasi perjalanan kereta api baik penumpang maupun barang terhadap program perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta Api.
• Jumlah realisasi perjalanan kereta api penumpang dan barang diambil dari data jumlah realisasi frekuensi perjalanan kereta api penumpang dan barang pada tahun berjalan
• Jumlah program frekuensi kereta api penumpang dan barang berdasarkan Gapeka diambil dari data jumlah program frekuensi perjalanan kereta api penumpang dan barang pada tahun berjalan/berlaku
</td></tr>
<tr><td>SP2
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian</td><td>IKP2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian</td><td>Nilai</td><td>
Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian (IKM_{KA})

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian (IKM_{KA}) = Indeks Kepuasan Masyarakat-(IKM) terhadap Pelayanan Perkeretaapian

Keterangan:
• Rata-rata capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan oleh Unit Penyelenggara Pelayanan Publik di lingkungan Ditjen Perkeretaapian sesuai Permenpan No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat.
<table>
<tr><th>Nilai Persepsi</th><th>Nilai Interval IKM</th><th>Nilai Interval Konversi IKM</th><th>Mutu Pelayanan</th><th>Kinerja Unit Pelayanan</th></tr>
<tr><td>1</td><td>1.00 – 2.5996</td><td>25.00 – 64.99</td><td>D</td><td>Tidak Baik</td></tr>
<tr><td>2</td><td>2.60 – 3.064</td><td>65.00 – 76.60</td><td>C</td><td>Kurang Baik</td></tr>
<tr><td>3</td><td>3.0644 – 3.532</td><td>76.61 – 88.30</td><td>B</td><td>Baik</td></tr>
<tr><td>4</td><td>3.5324 – 4.00</td><td>88.31 – 100.00</td><td>A</td><td>Sangat Baik</td></tr>
</table>
Sumber: Peraturan MENPAN-RB No. 14 Tahun 2017
</td></tr>
</table>

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Tata Cara Perhitungan
			• Untuk memudahkan interpretasi terhadap penilaian SKM yaitu antara 25 –100, maka hasil penilaian tersebut di atas dikonversikan dengan nilai dasar 25, dengan rumus: IKM = SKM Unit Pelayanan x 25. • Pelaksanaan survei IKM dilakukan pada unit kerja yang melaksanakan kegiatan pelayanan publik bidang transportasi dan pelayanan perkeretaapian yang dikelola oleh Ditjen Perkeretaapian yaitu Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Sarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan, Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dan Balai Pengujian Perkeretaapian • Pelaksanaan dilakukan oleh pihak eksternal yang berkompeten
	IKP3 Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api	%	Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api (**OTP_{KA}**) adalah jumlah kedatangan dan keberangkatan angkutan KA penumpang dan barang yang tepat waktu pada tahun berjalan dibandingkan jumlah keseluruhan kedatangan dan keberangkatan angkutan KA penumpang dan barang **Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api (OTP_{KA})** = (Rata - rata Jumlah Kedatangan dan Keberangkatan KA Penumpang dan Barang tepat waktu pada tahun berjalan) / (Jumlah Keseluruhan Kedatangan dan Keberangkatan KA Penumpang dan Barang pada tahun berjalan) X 100% Keterangan: • Data realisasi dan keseluruhan jumlah kedatangan dan keberangkatan angkutan kereta api yang meliputi: o Angkutan kereta api komersial (kereta api jarak jauh eksekutif, bisnis, ekonomi non PSO dan kereta api lokal eksekutif, bisnis dan ekonomi non PSO, kereta api Bandara Soekarno Hatta Internasional Airport, kereta api Bandara Kualanamu dan Bandara Yogyakarta Ekspress) o Angkutan kereta api ekonomi/PSO layanan non KRL Jabodetabek dan layanan KRL Jabodetabek o Angkutan kereta api perintis o Angkutan MRT Jakarta, LRT Jakarta, LRT Jabodebek, LRT Sumatera Selatan, Kereta Api Cepat Jakarta Bandung
	IKP4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api	%	Pemenuhan target angkutan penumpang diperoleh dari jumlah realisasi angkutan penumpang kereta api pada Tahun berjalan (periode 2025 s.d 2029) dibandingkan dengan target angkutan penumpang kereta api s.d 2029 sesuai Rencana Strategis Ditjen Perkeretaapian dengan bobot 50%. **Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA (TA_{KA})** = **Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang ($TA_{KA\ PENUMPANG}$)** + **Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang ($TA_{KA\ BARANG}$)** Pemenuhan target angkutan penumpang dan barang diperoleh dari jumlah realisasi angkutan penumpang/barang kereta api pada Tahun 2025 sampai dengan tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan penumpang/barang kereta api periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis dengan perhitungan sebagai berikut:

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Tata Cara Perhitungan

Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang ($TA_{KA\ PENUMPANG}$) = $\frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Penumpang Kereta Api dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Penumpang Kereta Api s.d 2029 sesuai Rencana Strategis}}$ X 50%

Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang ($TA_{KA\ BARANG}$) = $\frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Barang Kereta Api dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Penumpang Kereta Api s.d 2029 sesuai Rencana Strategis}}$ X 50%

Di bawah ini target angkutan penumpang dan barang kereta api periode 2025-2029 yang ditetapkan sesuai dokumen Rencana Strategis :

UNIT KERJA	PENUMPANG				
	2025	2026	2027	2028	2029
DIT LLAKA	**519.616.302**	**538.885.285**	**558.916.364**	**579.741.609**	**601.394.490**
BTP MEDAN	5.662.078	5.916.871	6.183.130	6.461.371	6.752.133
BTP PADANG	1.926.647	2.013.346	2.103.947	2.198.624	2.297.562
BTP PALEMBANG	2.130.735	2.226.618	2.326.816	2.431.523	2.540.941
LRT SUMSEL	4.395.341	4.593.131	4.799.822	5.015.814	5.244.034
BTP BANDUNG	25.169.437	25.924.520	26.702.256	27.503.323	28.328.423
BTP JAKARTA	422.759.432	438.045.891	453.926.482	470.426.054	487.568.031
BTP SEMARANG	29.980.036	31.329.138	32.738.949	34.212.202	35.751.751
BTP SURABAYA	27.291.096	28.519.195	29.802.559	31.143.674	32.545.140
BPKA SULSEL	301.500	316.575	332.404	349.024	366.475
TOTAL	**519.616.302**	**538.885.285**	**558.916.364**	**579.741.609**	**601.394.490**

UNIT KERJA	BARANG				
	2025	2026	2027	2028	2029
DIT LLAKA	**68.022.903**	**70.063.590**	**72.165.498**	**74.330.463**	**76.560.377**
BTP MEDAN	759.523	782.308	805.777	829.951	854.849
BTP PADANG	1.588.145	1.635.789	1.684.863	1.735.409	1.787.471
BTP PALEMBANG	56.923.448	58.636.153	60.400.289	62.217.399	64.089.074
LRT SUMSEL			--		
BTP BANDUNG	250.057	252.558	255.083	257.634	260.210
BTP JAKARTA	2.942.137	3.030.401	3.121.313	3.214.953	3.311.401
BTP SEMARANG	2.720.016	2.801.616	2.885.665	2.972.235	3.061.402
BTP SURABAYA	2.839.577	2.924.764	3.012.507	3.102.882	3.195.969
BPKA SULSEL			--		
TOTAL	**68.022.903**	**70.063.590**	**72.165.498**	**74.330.463**	**76.560.377**

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Tata Cara Perhitungan
SP3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	**IKP5** Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	%	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian (**TKP_{KA}**) adalah tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diperoleh dari selisih nilai maksimal tingkat keselamatan (100%) dengan persentase jumlah kejadian kecelakaan kereta api (anjlokan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar) pada tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan kereta api di pada tahun berjalan **Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1000 Jumlah Keberangkatan KA (TKP_{KA})** = $\left[1 - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan KA Antar Kota dan Perkotaan pada Tahun Berjalan} \times 1.000}{\text{Jumlah Keberangkatan Kereta Api Antar Kota dan Perkotaan pada Tahun Berjalan}}\right] \times 100\%$ Keterangan: • Kecelakaan kereta api antarkota dan perkotaan Jenis kecelakaan kereta api terdiri dari: anjlokan, terguling, tabrakan kereta api dengan kereta api dan lainnya, terbakar
SP4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perkeretaapian	**IKP6** Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	%	Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (**$TKTKP_{DJKA}$**) adalah rata-rata dari persentase pencapaian kinerja mencakup Nilai Evaluasi AKIP, Nilai Kinerja Anggaran, Realisasi PNBP Bidang Perkeretaapian dan Indeks Profesional ASN **$TKTKP_{KA} = (AKIP_{DJKA} + NKA_{DJKA} + PNBP_{DKJA} + NKASN_{DJKA})/4$** **$AKIP_{DJKA}$** = Tingkat pencapaian nilai AKIP DJKA **NKA_{DJKA}** = Tingkat pencapaian nilai Kinerja Anggaran DJKA **$PNBP_{DJKA}$** = Tingkat pencapaian realisasi PNBP bidang perkeretaapian **$NKASN_{DJKA}$** = Tingkat pencapaian Nilai Kualitas ASN Keterangan: • Nilai AKIP Ditjen Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) diperoleh berdasarkan hasil evaluasi implementasi penyelenggaraan SAKIP yang dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal Perkeretaapian. Perhitungan tingkat pencapaian nilai AKIP DJKA ($AKIP_{DJKA}$) = realisasi nilai AKIP pada tahun berjalan dibandingkan dengan target nilai AKIP pada tahun berjalan • Kualitas Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perkeretaapian merupakan Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Unit Eselon I (skala 0-100%) mengacu pada PMK Nomor 22/PMK.02/2021 yang nilainya dapat diperoleh pada Dashboard Aplikasi SMART Unit Eselon I. Perhitungan tingkat pencapaian kualitas pelaksanaan anggaran DJKA (NKA_{DJKA}) = realisasi kualitas pelaksanaan anggaran DJKA pada tahun berjalan dibandingkan dengan target kualitas pelaksanaan anggaran DJKA pada tahun berjalan • Tingkat pencapaian realisasi PNBP DJKA ($PNBP_{DJKA}$) = realisasi PNBP DJKA pada tahun berjalan dibandingkan dengan target PNBP DJKA pada tahun berjalan • Tingkat pencapaian Nilai Kualitas ASN tata cara pengukuran mengadopsi perhitungan Indeks Profesionalitas ASN mengacu pada Peraturan MENPANRB Nomor 38 Tahun 2018 tentang Pengukuran Indeks Profesionalitas Aparatur Sipil Negara dan Peraturan Badan Kepegawaian Negara Nomor 8 Tahun 2019 tentang Pedoman Tata Cara Dan Pelaksanaan Pengukuran Indeks Profesional ASN.

Tabel 2.9 Analisis SMART terhadap Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	***Measurable (M))***	***Achievable (A)***	***Relevant (R)***	***Time-Bound (T)***
Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Merupakan parameter yang digunakan untuk mengukur tingkat konektivitas simpul antar wilayah yang terhubung dengan prasarana perkeretaapian dan perjalanan kereta api	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian merupakan perbandingan antara jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung Infrastruktur KA s.d Tahun Berjalan dibandingkan dengan Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis Lainnya yang Terhubung dengan Infrastruktur KA sesuai RIPNAS Tahun 2030 dikalikan dengan faktor faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian. $\text{Rasio Konektivitas Infrastruktur Perkeretaapian } (RK_{IP}) = \frac{\text{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung Infrastruktur KA s.d Tahun Berjalan}}{\text{Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis Lainnya yang Terhubung dengan Infrastruktur KA sesuai RIPNAS Tahun 2030}} \times \text{Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA}$ **Rasio Konektivitas Simpul Antar Wilayah Perkeretaapian (RK_{AW})** adalah jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A), Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Industri yang sudah terhubung jaringan dan layanan KA termasuk integrasi antar moda lainnya sampai dengan tahun berjalan dibandingkan dengan rencana jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jaringan dan layanan KA sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) Tahun 2030 **Faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian** berupa perbandingan realisasi perjalanan kereta api baik penumpang maupun barang terhadap program perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta Api. • Jumlah realisasi perjalanan kereta api penumpang dan barang diambil dari data jumlah realisasi frekuensi perjalanan kereta api penumpang dan barang pada tahun berjalan. • Jumlah program frekuensi kereta api penumpang dan barang berdasarkan Gapeka diambil dari data jumlah program frekuensi perjalanan kereta api penumpang dan barang pada tahun berjalan/berlaku.	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Indikator Kinerja Utama pada level Kementerian Perhubungan, selaras dengan RIPNAS 2030 serta Tugas Pokok dan Fungsi termasuk *Core Bussiness* Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap per tahun s.d Tahun 2029

<table>
<tr><th rowspan="2">Indikator Kinerja</th><th colspan="5">ANALISIS SMART</th></tr>
<tr><th>Specific (S)</th><th>Measurable (M))</th><th>Achievable (A)</th><th>Relevant (R)</th><th>Time-Bound (T)</th></tr>
<tr>
<td>Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian</td>
<td>Merupakan salah satu parameter yang digunakan untuk mengukur kualitas pelaksanaan tugas dan fungsi serta pelayanan publik yang disediakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai regulator perkeretaapian</td>
<td>Rata-rata capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan oleh Unit Penyelenggara Pelayanan Publik di lingkungan Ditjen Perkeretaapian sesuai Permenpan No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat
<table>
<tr><th>Nilai Persepsi</th><th>Nilai Interval IKM</th><th>Nilai Interval Konversi IKM</th><th>Mutu Pelayanan</th><th>Kinerja Unit Pelayanan</th></tr>
<tr><td>1</td><td>1.00 – 2.5996</td><td>25.00 – 64.99</td><td>D</td><td>Tidak Baik</td></tr>
<tr><td>2</td><td>2.60 – 3.064</td><td>65.00 – 76.60</td><td>C</td><td>Kurang Baik</td></tr>
<tr><td>3</td><td>3.0644 – 3.532</td><td>76.61 – 88.30</td><td>B</td><td>Baik</td></tr>
<tr><td>4</td><td>3.5324 – 4.00</td><td>88.31 – 100.00</td><td>A</td><td>Sangat Baik</td></tr>
</table>
Sumber: Peraturan MENPAN-RB No. 14 Tahun 2017</td>
<td>Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya dan mengacu pada kegiatan pendukung serta alokasi anggaran yang tersedia</td>
<td>Selaras dengan Indikator Kinerja Utama pada level Kementerian Perhubungan, selaras dengan Tugas Pokok dan Fungsi serta Core Bussiness Ditjen Perkeretaapian</td>
<td>Target ditetapkan secara bertahap per tahun s.d Tahun 2029</td>
</tr>
<tr>
<td>Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api</td>
<td>Merupakan salah satu parameter untuk mengukur tingkat pelayanan transportasi kereta api melalui rata-rata ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan KA untuk angkutan penumpang dan barang</td>
<td>Rata - rata Jumlah kedatangan dan keberangkatan angkutan KA penumpang dan barang yang tepat waktu pada tahun berjalan dibandingkan jumlah keseluruhan kedatangan dan keberangkatan angkutan KA penumpang dan barang
Persentase On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api (OTP_{KA}) = (Jumlah Kedatangan dan Keberangkatan KA Penumpang dan Barang tepat waktu pada tahun berjalan) / (Jumlah Keseluruhan Kedatangan dan Keberangkatan KA Penumpang dan Barang pada tahun berjalan) X 100%</td>
<td>Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung serta alokasi anggaran yang tersedia</td>
<td>Selaras dengan Indikator Kinerja Utama pada level Kementerian Perhubungan, selaras dengan Tugas Pokok dan Fungsi serta Core Bussiness Ditjen Perkeretaapian</td>
<td>Target ditetapkan secara bertahap per tahun s.d Tahun 2029</td>
</tr>
<tr>
<td>Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api</td>
<td>Merupakan salah satu parameter untuk mengukur tingkat pelayanan transportasi kereta api melalui capaian pemenuhan jumlah produksi angkutan penumpang dan angkutan barang</td>
<td>Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api adalah Penjumlahan antara pemenuhan target angkutan kereta api penumpang dan pemenuhan target angkutan kereta api barang periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis dengan bobot masing-masing 50%
Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA (TA_{KA}) = Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang ($TA_{KA\ PENUMPANG}$) + Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang ($TA_{KA\ BARANG}$)
Pemenuhan target angkutan penumpang dan barang diperoleh dari jumlah realisasi angkutan penumpang/barang kereta api pada Tahun 2025 sampai dengan tahun berjalan dibandingkan dengan target angkutan penumpang/barang kereta api periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis dengan perhitungan sebagai berikut.</td>
<td>Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung serta alokasi anggaran yang tersedia</td>
<td>Selaras dengan Indikator Kinerja Utama pada level Kementerian Perhubungan, selaras dengan Tugas Pokok dan Fungsi serta Core Bussiness Ditjen Perkeretaapian</td>
<td>Target ditetapkan secara bertahap per tahun s.d Tahun 2029</td>
</tr>
</table>

Indikator Kinerja	ANALISIS SMART				
	Specific (S)	*Measurable (M))*	*Achievable (A)*	*Relevant (R)*	*Time-Bound (T)*
		Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang ($TA_{KA\ PENUMPANG}$) = (Jumlah Realisasi Angkutan Penumpang Kereta Api dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan / Target Angkutan Penumpang Kereta Api Periode 2025 – 2029 sesuai Dokumen Renstra) X 50% **Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang ($TA_{KA\ BARANG}$)** = (Jumlah Realisasi Angkutan Barang Kereta Api dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan / Target Angkutan Barang Kereta Api Periode 2025 – 2029 sesuai Dokumen Renstra) X 50%			
Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	Merupakan parameter untuk mengetahui tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian	Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian diperoleh dari selisih nilai maksimal tingkat keselamatan (100%) dengan persentase jumlah kejadian kecelakaan kereta api (anjlokan, terguling, tabrakan KA dengan KA dan lain-lain/terbakar) pada tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah keberangkatan kereta api di pada tahun berjalan **Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian (TKP_{KA})** = 100% – [Jumlah Kejadian Kecelakaan KA Antar Kota dan Perkotaan pada Tahun Berjalan / Jumlah Keberangkatan Kereta Api Antar Kota dan Perkotaan pada Tahun Berjalan] X 100%	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya, target Renstra dan mengacu pada kegiatan pendukung serta alokasi anggaran yang tersedia	Selaras dengan Indikator Kinerja Utama pada level Kementerian Perhubungan, selaras dengan Tugas Pokok dan Fungsi serta *Core Bussiness* Ditjen Perkeretaapian	Target ditetapkan secara bertahap per tahun s.d Tahun 2029
Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Merupakan kinerja Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang diperoleh dari rata-rata persentase pencapaian kinerja yang mencakup Nilai Evaluasi AKIP, Nilai Kinerja Anggaran, Realisasi PNBP Bidang Perkeretaapian dan Pencapaian Target Legislasi dan Indeks Profesionalisme ASN.	Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah rata-rata dari persentase pencapaian kinerja mencakup Nilai Evaluasi AKIP, Nilai Kinerja Anggaran, Realisasi PNBP Bidang Perkeretaapian dan Indeks Profesional ASN **$TKTKP_{KA} = (AKIP_{DJKA} + NKA_{DJKA} + PNBP_{DKJA} + NKASN_{DJKA})/4$** **$AKIP_{DJKA}$** = Tingkat pencapaian nilai AKIP DJKA **NKA_{DJKA}** = Tingkat pencapaian nilai Kinerja Anggaran DJKA **$PNBP_{DJKA}$** = Tingkat pencapaian realisasi PNBP bidang perkeretaapian **$NKASN_{DJKA}$** = Tingkat pencapaian Nilai Kualitas ASN	Target ditetapkan memperhatikan capaian tahun sebelumnya serta kegiatan pendukung pada tahun berjalan	Selaras dengan Indikator Kinerja Utama pada level Kementerian Perhubungan,	Target ditetapkan secara bertahap per tahun s.d Tahun 2029

Tabel 2.10 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

No	Sasaran Program (SP)	Indikasi Risiko
1	Sasaran Program 1 (SP.1) Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian	a. Kegagalan pencapaian target pembangunan infrastruktur konektivitas transportasi perkeretaapian b. Tidak berfungsinya secara optimal prasarana dan sarana transportasi perkeretaapian yang mengganggu konektivitas nasional c. Kendala dan hambatan pengadaan lahan yang menghambat pembangunan prasarana transportasi perkeretaapian d. Kurang optimalnya integrasi simpul kereta api dengan jaringan moda transportasi lainnya e. Kurang optimalnya keterhubungan wilayah, akses simpul outlet, maupun kawasan prioritas dan kawasan produksi dengan jaringan kereta api relatif masih terbatas f. Keterlambatan dalam penyediaan pranata pengaturan dan pelaksanaan perencanaan integrasi transportasi dan multimoda
2	Sasaran Program 2 (SP.2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian	a. Terjadinya gangguan teknis maupun non teknis terhadap operasional pelayanan transportasi perkeretaapian b. Meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi perkeretaapian c. Pemberian PSO kereta api yang belum tepat sasaran d. Keterbatasan kapasitas layanan perkeretaapian perkotaan e. Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian f. Tidak tersedianya fasilitas pendukung peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian sesuai perkembangan kebutuhan g. Belum memadainya kapabilitas dan kompetensi SDM pelayanan transportasi perkeretaapian
3	Sasaran Program 3 (SP.3) Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	a. Kecelakaan kereta api masih ada (belum *Zero Accident*), khususnya yang melibatkan moda lain dan masyarakat akibat adanya pelanggaran di perlintasan sebidang jalan b. Penanganan perlintasan sebidang jalan dengan kereta api yang belum optimal antara pemerintah, pemerintah daerah dan operator c. Alokasi anggaran IMO yang belum sesuai kebutuhan d. Keterbatasan peralatan pengujian dan perawatan perkeretaapian e. Tidak terpenuhinya regulasi, target dan standar keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian f. Belum optimalnya pemenuhan kebutuhan minimal kelaikan keselamatan dan keamanan pada sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian g. Faktor sumber daya manusia yang belum mendukung (jumlah, penempatan, kompetensi, dan kepatuhan) keselamatan perkeretaapian b. Dampak sosial dan gangguan masyarakat sekitar jalur kereta api yang berdampak pada operasional kereta api c. Belum optimalnya kelembagaan penyelenggara keselamatan transportasi perkeretaapian
4	Sasaran Program 4 (SP.4) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perkeretaapian	a. Kurangnya akuntabilitas dalam manajemen kinerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian b. Kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan dan BMN yang masih perlu ditingkatkan di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian c. Manajemen sumber daya manusia di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang belum sepenuhnya berbasis sistem merit d. Tidak tercapainya IP (Indeks Profesionalitas) ASN Direktorat Jenderal Perkeretaapian e. Belum optimalnya kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang lincah (*agile*) dan adaptif

No	Sasaran Program (SP)	Indikasi Risiko
		f. Perlunya peningkatan relevansi dan efektivitas regulasi penyelenggaraan transportasi perkeretaapian sesuai perkembangan teknologi dan tantangan pembangunan ke depan g. Belum optimalnya pengendalian intern (termasuk penerapan manajemen risiko) dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian h. Rendahnya pemanfaatan potensi pendanaan alternatif serta peran Swasta dan Pemda dalam investasi transportasi perkeretaapian i. Pengelolaan Satuan Kerja BLU di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang belum optimal dalam penyediaan layanan dan capaian penerimaan belum sesuai dengan target yang ditetapkan.

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

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI NASIONAL

3.1.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN DALAM RPJPN 2025-2029

Dalam RPJPN 2025-2045 arah kebijakan pembangunan untuk bidang transportasi merupakan bagian dari Misi ke-6 Pembangunan kewilayahan yang merata dan berkeadilan dan ke-7 Sarana dan Prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan.

Pembangunan infrastruktur dalam tataran transformasi sosial difokuskan untuk menyediakan akses yang merata terhadap infrastruktur dasar yang berkualitas di seluruh wilayah Indonesia. Sebagai upaya mewujudkan transformasi ekonomi, pembangunan infrastruktur dititikberatkan untuk memastikan optimalisasi rantai nilai (*value chain*) pada sektor produksi komoditas unggulan dan pariwisata yang dimiliki setiap wilayah serta penataan dan pengembangan berbasis logistik cerdas (*smart logistics*).

Dalam dua puluh tahun mendatang, pembangunan sarana dan prasarana dilakukan dengan pendekatan bersih, berkelanjutan, dan berketahanan, serta prinsip tata kelola infrastruktur yang baik dengan penerapan ekonomi sirkular untuk menjaga keseimbangan manfaat dan dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan. Arah kebijakan dan strategi pembangunan dalam RPJPN 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 3.1** dan **Tabel 3.2**.

Tabel 3.1 Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Bidang Transportasi untuk Mendukung Transformasi Ekonomi

Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Transportasi	Deskripsi
Efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan penerbangan sebagai tulang punggung konektivitas dan rantai nilai yang terpadu secara domestik dan terhubung secara global	a. Pengembangan pelabuhan simpul transhipment sebagai backbone pembangunan infrastruktur terhubung dengan simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia yang dibangun untuk meningkatkan muatan balik b. Pembangunan pelabuhan gerbang ekspor-impor serta pusat alih muatan (*transshipment hub internasional*), terutama pada pelabuhan-pelabuhan dengan pangsa angkutan ekspor-impor yang signifikan seperti Tanjung Priok-Patimban dan Tanjung Perak, serta pelabuhan-pelabuhan pada jalur ALKI seperti Belawan-Kuala Tanjung, Dumai dan Batam (ALKI I), Balikpapan dan Makasar (ALKI II), serta Bitung (ALKI III) c. Pengembangan kawasan ekonomi pada *backup* area dan *hinterland* pelabuhan, serta konektivitas hinterland untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah d. Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan simpul untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (termasuk ukuran kapal yang lebih besar dan rute *hub and spoke*) e. Mendorong pemanfaatan teknologi sarana secara terpadu dan lebih efisien, termasuk pemanfaatan kapal LoLo (*Lift-On/Lift-Off*) untuk angkutan barang jarak jauh, serta mengoptimalkan peran kapal RoRo (*Roll-On/Roll-Off*) untuk angkutan barang dan penumpang jarak dekat dan menengah f. Penataan kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik g. Pengembangan kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaan aset kapal laut dan kapal penyeberangan untuk menjamin keberlanjutan layanan dari aspek teknis dan keselamatan pelayaran h. Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pada bandara simpul utama, termasuk pengembangan kapasitas *runway* dan terminal selaras dengan pertumbuhan permintaan; i. Pengembangan kawasan ekonomi, termasuk *aerocity* pada *hinterland* bandara untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah melalui keterpaduan infrastruktur bandara dan kawasan ekonomi

Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Transportasi	Deskripsi
	j. Pengembangan infrastruktur serta layanan konektivitas laut dan udara untuk mendukung aksesibilitas di Kawasan Timur Indonesia dan daerah afirmasi 3TP, termasuk melalui pengembangan *airstrip*, layanan angkutan keperintisan laut dan udara untuk penumpang dan barang, pengembangan teknologi seaplane untuk mendukung aksesibilitas pada provinsi perairan, sebagai bagian dari konektivitas multimoda dan antarmoda yang terpadu
Penguatan integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang	a. Pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan dan pengelolaan yang terpadu. Pembentukan kelembagaan integrator dari arus barang untuk mengoordinir layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik b. Pengembangan infrastruktur dan jaringan jalan koridor utama dan koridor penghubung, serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi c. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk mengembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi lokal dan menguatkan keterkaitan desa-kota d. Pengembangan konektivitas kereta api pada koridor logistik untuk angkutan barang dan penumpang e. Penerapan standardisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama f. Pengembangan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan, DAK tematik, dan Program Hibah Jalan Daerah (PHJD) g. Pengembangan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan
Mewujudkan angkutan umum massal yang berkelanjutan dan optimalisasi pemanfaatan teknologi	a. Penyusunan dan pengembangan rencana transportasi perkotaan di wilayah metropolitan, kota besar dan kota sedang yang terstandar dengan pendekatan *Transport Demand Management*, termasuk perencanaan aspek penataan angkutan logistik perkotaan b. Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan c. Penerapan *e-mobility* dan pengembangan ekosistem kendaraan berbasis energi baru terbarukan (EBT)

Sumber: RPJPN Tahun 2025-2045

Tabel 3.2 Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Bidang Transportasi

Arah Kebijakan Sarana dan Prasarana Transportasi	Deskripsi
Pemenuhan konektivitas fisik khususnya simpul transportasi dan penghubung jalan untuk seluruh kelompok masyarakat	a. Pengembangan moda sarana transportasi perairan dan udara untuk mengurangi hambatan konektivitas akibat faktor geografis wilayah di daerah afirmasi (contoh *seaplane* dan freight *Ro-Ro* b. Meningkatkan kualitas dan kuantitas prasarana simpul transportasi eksisting di kawasan timur untuk mencapai SPM, termasuk airstrip, pelabuhan, dan bandara c. Meningkatkan kualitas dan kuantitas jaringan transportasi d. Pembangunan infrastruktur dan jaringan jalan di daerah afirmasi 3TP untuk membuka keterisolasian dan ketertinggalan serta mempercepat transformasi sosial
Memperkuat sarana dan prasarana berketahanan bencana. Pengarusutamaan ketahanan bencana sarana dan prasarana publik	a. Pelaksanaan *Building Rating* ketahanan bencana b. Pengarusutamaan multifungsi infrastruktur ketahanan bencana (bangunan umum sebagai *shelter* evakuasi) c. Penerapan insentif penanggulangan bencana terutama pada kawasan berisiko tinggi

Sumber: RPJPN Tahun 2025-2045

3.1.2 ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TRANSPORTASI NASIONAL DALAM RPJMN 2025-2029

Direktorat Jenderal Perkeretaapian mendukung arah kebijakan dalam prioritas nasional 3 melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi. Hal ini dilaksanakan melalui beberapa arah kebijakan berikut:

a. Pengembangan Konektivitas dan layanan Transportasi Multimoda.
b. Peningkatan konektivitas digital dan transisi energi listrik.
c. Peningkatan produktivitas usaha mikro, kecil, menengah, dan koperasi.
d. Pendalaman sektor keuangan.
e. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan.
f. Penguatan ekosistem ekonomi kreatif berbasis kekayaan intelektual.

Pembangunan infrastruktur berkualitas, berkeadilan, berketahanan, dan berkelanjutan dengan memanfaatkan teknologi digital diarahkan untuk mendukung terwujudnya prioritas nasional, program prioritas, dan program hasil terbaik cepat, terutama makan bergizi gratis, swasembada pangan, swasembada air, swasembada energi, hilirisasi komoditas, dan transformasi digital.

Pembangunan infrastruktur, pengembangan industri kreatif, dan industri agromaritim bertujuan mendukung pemenuhan pelayanan dasar untuk meningkatkan mutu sumber daya manusia, percepatan pertumbuhan ekonomi, dan pengurangan kemiskinan. Selain itu, pembangunan juga diarahkan untuk mendukung penciptaan kesempatan kerja dan mendorong kewirausahaan dengan melibatkan sepenuhnya usaha kecil, menengah, dan koperasi.

Pembangunan infrastruktur akan mengoptimalkan ketersediaan aset (stok infrastruktur) yang terbangun untuk meningkatkan akses; menurunkan biaya produksi, biaya transportasi dan biaya logistik; menguatkan konektivitas dan rantai nilai komoditas; serta mengembangkan ekonomi kreatif dan pariwisata.

Dalam lima tahun ke depan, pembangunan infrastruktur akan mencakup penyediaan air, pembangunan rumah dan kawasan permukiman, pengelolaan sanitasi dan persampahan, pembangunan jaringan transportasi, serta penyediaan listrik dan penguatan transformasi digital.

Selain itu, pembangunan infrastruktur yang terpadu, baik layanan transportasi, digital, maupun ketenagalistrikan dengan pengembangan industri kreatif diarahkan untuk memberi ruang yang luas bagi pengembangan kewirausahaan generasi muda, peningkatan inovasi dan perluasan kesempatan pekerjaan bagi banyak orang, serta pengembangan dan peningkatan ekosistem digital. Dengan keunikan budaya dan kekayaan sumber daya lokal, pengembangan industri kreatif melalui pembangunan pariwisata yang berkualitas dan berkelanjutan serta penguatan ekosistem ekonomi kreatif berpotensi menjadi pendorong utama ekonomi dan sekaligus memperkuat citra bangsa di mata dunia.

Pembangunan infrastruktur terpadu dilakukan dengan memperhatikan pendekatan solusi berbasis alam untuk mengurangi risiko bencana dan perubahan iklim, sekaligus menjaga kesinambungan pembangunan dalam jangka panjang. Oleh sebab itu, dalam lima tahun ke

depan (2025-2029), pemerintah berkomitmen untuk melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif, serta mengembangkan agro-maritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi. Keseluruhan upaya tersebut dapat didukung oleh peningkatan peran sektor jasa keuangan sebagai sumber pembiayaan bagi pembangunan.

Arah kebijakan pembangunan transportasi dalam RPJMN 2025-2029 adalah Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda yang diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:

a. Pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan.
b. Pengembangan kereta api penumpang antarkota dan penguatan kereta api angkutan barang.
c. Pengembangan jaringan pelabuhan terpadu.
d. Pengembangan jaringan bandara terpadu.
e. Penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
f. Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan.
g. Pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi,
h. Peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.

Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam pembangunan transportasi nasional 2025-2029 cukup strategis melalui kegiatan yang berfokus pada:

a. Penyediaan transportasi perintis multimoda melalui layanan angkutan kereta api penumpang bersubsidi (perintis dan PSO).
b. Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan transportasi kereta api.
c. Penyediaan kereta api regional/antar kota melalui pengembangan layanan kereta api penumpang antarkota, kereta api kecepatan tinggi dan kereta api logistik dalam mendukung kawasan strategis/prioritas (kawasan industri dan ekonomi khusus, kawasan pariwisata dan kawasan sentra produksi pangan/*food estate* dan kawasan strategis lainnya yang ditetapkan oleh pemerintah).
d. Pengembangan dan pembangunan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel kereta api di kawasan perkotaan prioritas.

Tabel 3.3 Strategi Pengembangan Transportasi Perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029

Kegiatan Prioritas	Target 2025-2029	Arah Kebijakan dan Strategi	Kerangka Regulasi, Kelembagaan dan Pembiayaan	Indikasi Kegiatan Prioritas
Pengembangan KA Penumpang Antar Kota dan Penguatan KA Angkutan Barang	a. 1,03 juta jumlah perjalanan kereta api b. 601 juta penumpang angkutan perkeretaapian (secara kumulatif meliputi KA perkotaan dan antar kota di Jawa, Sumatera dan Sulawesi c. 98% kondisi jalur kereta api sesuai standar *Track Quality Index* (TQI) kategori 1 dan 2 d. 58 km panjang jalur kereta api baru dibangun (6985 km kumulatif) e. 70% jalur kereta api yang menggunakan persinyalan elektrik	a. Penyiapan/Pembangunan KA cepat untuk meningkatkan efisiensi koridor antar kota kota besar konurbasi di Jawa b. Pembangunan KA antar kota, akses simpul transportasi dan kawasan prioritas di Jawa dan Sumatera c. Jaringan KA logistik dan penumpang di luar Jawa/Sumatera a. Pemenuhan dukungan angkutan khususnya sarana KA untuk layanan non komersial dan pemenuhan IMO Perkeretaapian	a. Pembenahan tata kelola kelembagaan: ○ Memperjelas aset dan pemisahan operator sarana prasarana ○ TAC dan IMO dikaitkan dengan biaya dan kinerja ○ Strategi kontrak operasi tahun jamak b. Pengembangan skema pendanaan kreatif untuk pengadaan sarana	a. Sumatera: koridor trans Sumatera serta kereta akses menuju simpul transportasi dan kawasan prioritas b. Jawa: penyiapan/pembangunan kereta cepat Jawa, jalur ganda dan simpul transportasi, reaktivasi, peningkatan jalur dan persinyalan jalur KA c. Sulawesi: koridor trans Sulawesi untuk akses pelabuhan dan kawasan prioritas d. Kalimantan: penyiapan KA Perkotaan IKN dan akses ke bandara Balikpapan
Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan	a. Pengembangan sistem angkutan massal berbasis jalan atau rel di 20 kota metropolitan dan kota besar/sedang prioritas b. 950 juta jumlah angkutan penumpang perkotaan di 10 kota metropolitan dengan menggunakan angkutan umum massal berbasis jalan dan rel c. 2,836 juta penumpang/hari ketersediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel	Percepatan pembangunan sistem angkutan massal di Wilayah Metropolitan prioritas a. Melanjutkan *Sustainable Urban Mobility Plan* berbasis wilayah fungsional (*metropolitan statistical area*) b. Pengembangan kelembagaan pengelola transportasi metropolitan c. Pengembangan skema integrasi pendanaan (*co financing*: tanggung jawab Pemda, optimalisasi swasta, dan dukungan pusat sejauh diperlukan) d. Integrasi pengembangan angkutan umum dengan pengembangan perumahan, termasuk untuk MBR e. Implementasi *Smart Mobility*	Penerbitan Rancangan Perpres Percepatan Pembangunan Angkutan Umum Massal Perkotaan yang melingkupi penataan pada aspek: a. Perencanaan mobilitas terpadu b. kelembagaan pengelolaan transportasi metropolitan	a. Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Di 20 kota (lanjutan dan baru) b. Raperpres Angkutan Umum Massal Perkotaan

Sumber: RPJMN 2025-2029

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

3.2.1 ARAH KEBIJAKAN UMUM KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

3.2.1.1 FOKUS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Dari dukungan ke semua PN dalam RPJMN 2025-2029, terdapat 2 (dua) fokus dukungan (pada level manfaat/dampak) dari pembangunan bidang transportasi terhadap pencapaian Sasaran Nasional RPJMN 2025-2029, yakni berkenaan dengan target:

1. Peningkatan stok infrastruktur terhadap PDB (PN3), dengan target menjadi 48,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 16,5% PDB di Tahun 2024;
2. Penurunan biaya logistik (PN5), dengan target menjadi 12,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 14,29% PDB di Tahun 2024.

Dalam rangka pembangunan bidang transportasi, fokus pembangunan kinerja transportasi diarahkan pada 3 fokus (*core business*) yang merupakan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan yaitu:

1) Konektivitas, aksesibilitas, integrasi transportasi.

   Konektivitas transportasi kaitannya dengan bagaimana wilayah satu dengan wilayah lainnya terhubung oleh jaringan, sarana dan prasarana transportasi. Konektivitas transportasi tidak terlepas dengan aksesibilitas transportasi, dimana dengan adanya keterhubungan wilayah diharapkan tercapai kemudahan akses dalam menjangkau wilayah dalam rangka distribusi orang, barang dan jasa sehingga dapat meningkatkan perekonomian wilayah. Untuk mewujudkan konektivitas dan aksesibilitas transportasi yang handal serta efektif dan efisien perlu adanya keterpaduan/integrasi antarmoda sehingga diharapkan akan memberikan efisiensi dan efektivitas jaringan transportasi.

2) Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi

   Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi merupakan representasi hasil dari terwujudnya konektivitas, aksesibilitas dan integrasi transportasi yang handal efektif dan efisien. Dengan efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi dapat menciptakan pelayanan transportasi yang handal dan prima dengan biaya transportasi yang terjangkau, nyaman, aman, dan selamat.

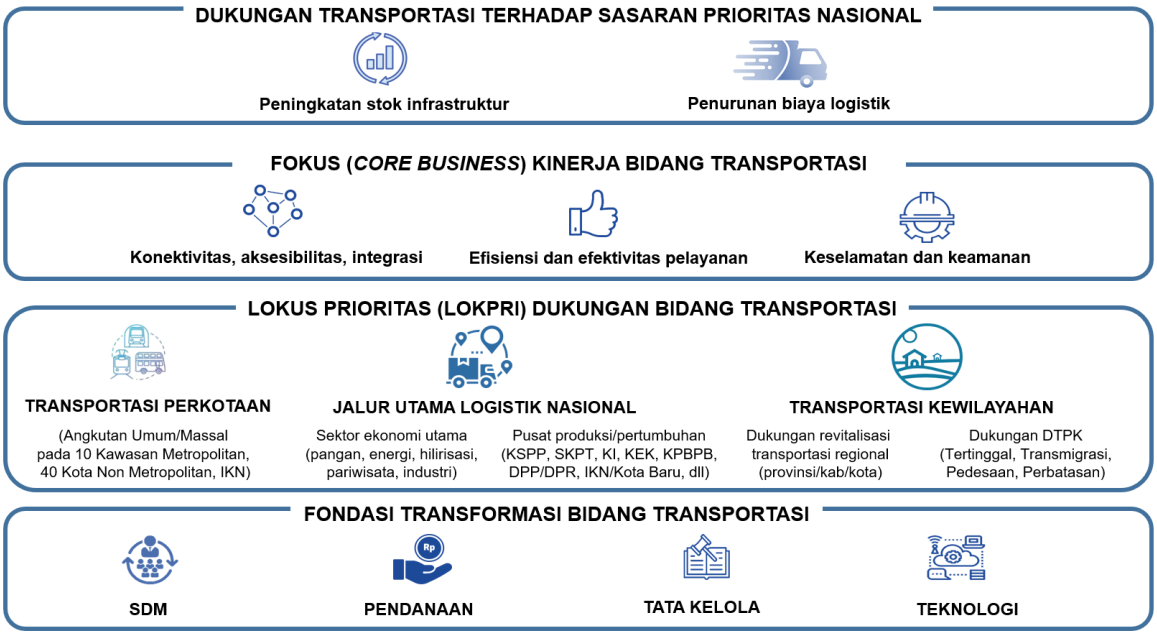
3) Keselamatan dan keamanan transportasi.

   Aspek keselamatan dan keamanan transportasi merupakan hal yang penting dalam penyelenggaraan transportasi. Tujuan akhir dari transportasi adalah bagaimana penyelenggaraan transportasi dapat dilaksanakan dengan aman dan selamat. Dampak dari keselamatan dan keamanan transportasi bukan hanya faktor luka-luka dan korban jiwa yang dapat timbul namun juga meningkatnya angka kemiskinan sebagai akibat dari kecelakaan transportasi tersebut. Ke depan perlu dilakukan penyediaan sistem keselamatan dan keamanan transportasi yang secara efektif dalam mewujudkan transportasi maju.

Ketiga fokus tersebut merepresentasikan hasil utama (*main-outcome*) dari kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (*public service*) di bidang transportasi sesuai tugas dan fungsi yang diembankan Presiden melalui Perpres No.173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Dalam rangka optimalisasi dukungan terhadap pencapaian sasaran RPJMN 2025-2029, maka pelaksanaan pembangunan bidang transportasi akan difokuskan pada beberapa lokasi prioritas yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2025-2029 (dengan tetap memperhatikan pencapaian *main-outcome* dari pelaksanaan kinerja *core-business* Kementerian Perhubungan di atas), yakni:

1. Pengembangan transportasi perkotaan. Khususnya melalui pengembangan sistem angkutan massal perkotaan (berbasis jalan maupun kereta api) dan kegiatan lainnya akan difokuskan pada kota-kota prioritas dalam RPJMN 2025-2029, yakni: 10 kota Metropolitan, 40 kota Non-Metropolitan, pembangunan IKN).
2. Pengembangan jalur utama logistik nasional akan difokuskan pada:
    a. Jalur logistik yang mendukung sektor ekonomi utama RPJMN 2025-2029, terutama: ketahanan pangan/energi/air, pengembangan industri kreatif, agromaritim, serta hilirisasi/industri SDA.
    b. Jalur logistik untuk mendukung lokasi pusat pertumbuhan dan pusat ekonomi, terutama: pusat pertumbuhan eksisting, kota baru/IKN, KSPP/Food Estate, SKPT, KI/KEK/KPBPB, Daerah Pariwisata Prioritas dan Regeneratif, IKN/Kota Baru, dll
3. Pengembangan transportasi kewilayahan dalam meningkatkan pemerataan penyediaan layanan transportasi, yang akan difokuskan pada:
    a. Dukungan bagi revitalisasi transportasi regional provinsi/kab/kota, termasuk pengembangan transportasi perdesaan.
    b. Dukungan transportasi terhadap daerah perbatasan dengan negara lain, daerah tertinggal, kepulauan terpencil dan terluar (DTPK), dan daerah transmigrasi.



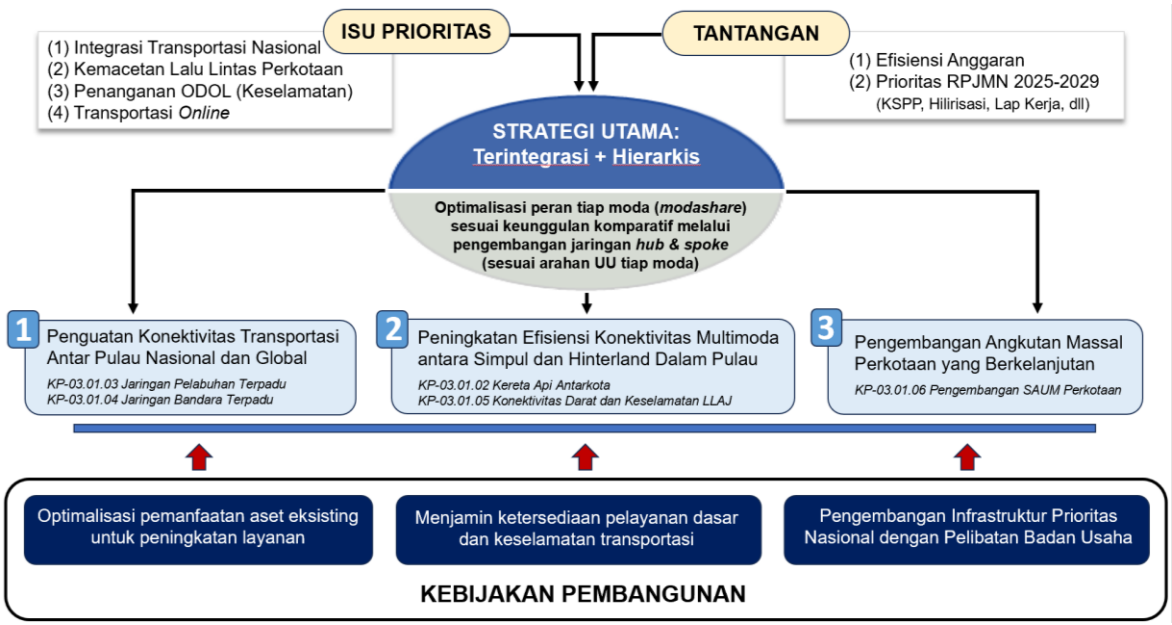
Gambar 3.1 Fokus Kementerian Perhubungan dalam Penyelenggaraan Bidang Transportasi Tahun 2025-2029

Selanjutnya, agar dapat menyelenggarakan lokus dan fokus pembangunan bidang transportasi tahun 2025-2029, maka dibutuhkan fondasi transformasi bidang transportasi yang perlu diperkuat, yaitu:

1. Penyediaan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi baik SDM regulator, operator maupun industri transportasi. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang *link and match* dengan kebutuhan industri, perkembangan teknologi dan skala pengembangan sarana prasarana transportasi yang dilakukan.
2. Penyediaan pendanaan pembangunan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan tidak mengandalkan pada pendanaan dari APBN saja namun juga dapat melibatkan sumber pembiayaan alternatif, kerja sama dengan pihak swasta, optimalisasi aset atau dari alternatif pendanaan/pembiayaan lainnya yang dapat diterapkan sesuai peraturan perundang-undangan.
3. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggarakan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Diperlukan adaptasi terhadap perkembangan teknologi transportasi dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan, mempertahankan daya saing, dan memitigasi dampak perubahan iklim.

3.2.1.2 STRATEGI UTAMA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Dalam mewujudkan pembangunan bidang transportasi tahun 2025-2029 sesuai fokus pembangunan di atas, perlu disusun strategi utama (*grand strategy*) Kementerian Perhubungan 2025-2029.



Gambar 3.2 Strategi Utama Pembangunan Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Perwujudan konsep jaringan transportasi nasional yang terintegrasi dan terhierarki sesuai amanat Undang-Undang setiap moda transportasi tersebut, diejawantahkan dalam 3 (tiga) strategi pengembangan jaringan transportasi nasional periode 2025-2029, yang secara

umum mengadopsi strategi dalam RPJMN 2025-2029 yang dilaksanakan melalui sejumlah kegiatan prioritas berikut ini:

1. Penguatan konektivitas transportasi antarpulau nasional dan global

   Dalam rangka pemerataan pembangunan di negara kepulauan Indonesia serta mendukung interaksi ekonomi pada skala global diperlukan penguatan konektivitas antarpulau yang efektif dan efisien, khususnya melalui jaringan transportasi laut dan transportasi udara.

   Pelaksanaan penguatan konektivitas antar pulau ini akan bertumpu pada 2 (dua) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: KP-03.01.03 Jaringan Pelabuhan Terpadu dan KP-03.01.04 Jaringan Bandara Terpadu.

2. Peningkatan efisiensi konektivitas multimoda antara simpul dengan *hinterland* dalam pulau

   Untuk memastikan efisiensi pergerakan barang dan penumpang yang mayoritas masih pada skala dalam pulau besar dan melalui jaringan jalan (lebih dari 80%) diperlukan upaya untuk melakukan penyeimbangan peran antara moda jalan, moda kereta api, dan transportasi SDP secara lebih proporsional sesuai keunggulan komparatifnya masing-masing (yang secara teoretis moda jalan unggul pada jarak < 300 km, moda kereta api unggul di jarak 300-800 km, dan moda perairan akan lebih unggul di jarak > 800 km.

   Terlalu besarnya beban pergerakan pada jaringan jalan menyebabkan terjadinya kemacetan pada sejumlah jalur logistik (khususnya Pantura Jawa dan Jalintim Sumatera, serta pada jaringan primer di sekitar kawasan perkotaan) yang mendorong munculnya fenomena *Over Dimension, Over Load* (ODOL) untuk memangkas biaya pengiriman yang terhambat konektivitas maupun tingginya biaya di simpul.

   Peningkatan peran moda kereta api antarkota, pemanfaatan potensi penyeberangan Ro-Ro untuk pergerakan lintas antar pulau jarak menengah, dan penanganan keselamatan lalu lintas angkutan jalan merupakan strategi peningkatan efisiensi konektivitas antara simpul transportasi utama dengan *hinterland*-nya di masing-masing pulau besar, khususnya yang ditetapkan sebagai kawasan prioritas dalam RPJMN (KSPP/food estate, KI/KEK/KPBPB, DPP/DPR, hilirisasi, dll).

   Pelaksanaan penguatan konektivitas dalam pulau ini akan bertumpu pada 2 (dua) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: KP-03.01.02 Kereta Api Antarkota dan KP-03.01.05 Konektivitas Darat dan Keselamatan LLAJ (didukung oleh KP-03.01.01 Pengembangan Konektivitas Jalan pada Jalur Utama dan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan yang dilaksanakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum).

3. Pengembangan angkutan umum massal perkotaan yang berkelanjutan.

   Permasalahan kemacetan lalu lintas yang eksternalitasnya tinggi dewasa ini telah mengganggu produktivitas dan keberlanjutan kota-kota besar di Indonesia sebagai pusat kegiatan dan pusat pelayanan. Kerugian akibat kemacetan perkotaan diperkirakan mencapai 65 Triliun/tahun), selain itu dampak lingkungan berupa emisi GRK telah merusak kualitas udara kota (bahkan sampai level global) serta dampak sosialnya cukup tinggi bagi pengeluaran publik (khususnya golongan ekonomi menengah ke bawah).

   Pengembangan angkutan massal perkotaan di 10 kota metropolitan dan 40 kota non-metropolitan, serta kota baru/IKN akan menjadi prioritas dalam RPJMN 2025-2029 yang akan bertumpu pada 1 (satu) Kegiatan Prioritas (KP) dalam PN3 RPJMN 2025-2029, yakni: KP-03.01.06 Pengembangan SAUM Perkotaan.

Untuk itu, berdasarkan isu strategis dan tantangan utama, serta arahan strategi pengembangan jaringan transportasi dalam UU Moda maupun strateginya dalam RPJMN 2025-2029, maka strategi pelaksanaan pembangunan bidang transportasi yang akan dilakukan Kementerian Perhubungan dalam 5 (lima) tahun ke depan adalah sebagai berikut:

1. Optimalisasi pemanfaatan aset eksisting untuk peningkatan layanan

   Stok infrastruktur transportasi eksisting saat ini sudah sangat besar (sekitar 5,70% PDB) yang seharusnya dapat dioptimalkan pemanfaatannya agar dapat memberikan layanan yang maksimal bagi masyarakat. Optimalisasi ini dilakukan melalui upaya pemeliharaan, pengoperasian, dan pengembangan sesuai kebutuhan dan standar teknis, serta sistem pengelolaan yang lebih progresif dengan berbagai skema KSP (Kerja Sama Pemanfaatan) maupun transformasi UPT pelaksana menjadi BLU atau Perum.

2. Menjamin ketersediaan pelayanan dasar dan keselamatan transportasi

   Terbatasnya ketersediaan anggaran pemerintah, mengharuskan agar alokasi dana Pemerintah difokuskan pada upaya untuk menjamin ketersediaan pelayanan dasar transportasi keperintisan dan bersubsidi bagi kawasan DTPK dan bagi golongan miskin perkotaan, serta diarahkan untuk menjamin keselamatan transportasi melalui penyediaan fasilitas keselamatan keamanan maupun operasional pengawasan dan pengendalian.

3. Pengembangan Infrastruktur Prioritas Nasional dengan Pelibatan Badan Usaha

   Pengembangan infrastruktur transportasi akan diprioritaskan pada dukungan terhadap program Prioritas Nasional (PN) untuk mendukung ketahanan pangan, hilirisasi, pengembangan KI/KEK/DPP/DPR, dan lain-lain dengan sebesar-besarnya melibatkan peran Badan Usaha, khususnya melalui skema PINA serta sejumlah variasi skema KPBU.

Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam strategi utama pembangunan transportasi nasional 2025-2029 diarahkan pada peningkatan efisiensi konektivitas multimoda antara simpul dan hinterland dalam pulau. Peningkatan peran moda kereta api antarkota merupakan strategi peningkatan efisiensi konektivitas antara simpul transportasi utama dengan *hinterland*-nya di masing-masing pulau besar, khususnya yang ditetapkan sebagai kawasan prioritas dalam RPJMN (KSPP/*food estate*, Kawasan Industri (KI)/Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)/Daerah Pariwisata Prioritas (DPP), hilirisasi, dll).

3.2.1.3 DUKUNGAN PERKERETAAPIAN DALAM PEMBANGUNAN JARINGAN TRANSPORTASI NASIONAL 2025-2029

Konsep penyelesaian permasalahan transportasi antar kota dalam pulau tidak terlepas dengan permasalahan transportasi antar kota antar pulau, sehingga konsep *grand strategy* permasalahan transportasi antar kota baik dalam pulau maupun antar pulau saling terintegrasi. Strategi pengembangan jaringan transportasi antar kota dan antar pulau melalui pembagian peran setiap moda transportasi sesuai keunggulan komparatifnya masing-masing sesuai konsep *hub and spoke* sudah diadopsi dan diatur dalam Undang-Undang setiap moda transportasi. Strategi pembagian peran antarmoda transportasi secara umum adalah sebagai berikut:

a. Untuk pergerakan dalam pulau, moda transportasi jalan akan diarahkan sebagai *intermodal integrator* yang mendukung peran dari moda-moda transportasi lainnya (bukan seperti yang terjadi saat ini, moda jalan justru menjadi pesaing kuat dari

moda lainnya) dalam konteks integrasi *backbone* dan *feeder* jaringan transportasi antarkota dalam rangka mewujudkan efisiensi dan pemerataan sistem distribusi dan logistik nasional.

b. Jaringan transportasi utama (*backbone*) antar pulau melalui jaringan pelayaran dan udara untuk mendukung daya saing ekonomi dan pemerataan pembangunan nasional.

Moda kereta api berperan besar dan berfokus pada jaringan transportasi antarkota dalam pulau sebagai moda utama keterhubungan antar simpul pada jarak jauh/sedang dengan simpul utama (*hub*) di stasiun kereta api kelas besar dan simpul pendukung (*spoke*) di stasiun kelas sedang/kecil. Jaringan utama (*trunk line*) moda kereta api adalah jaringan jalur kereta api nasional dengan jaringan pendukung (*feeder line*) adalah jaringan jalur kereta api provinsi/kabupaten/kota termasuk jalur kereta api khusus untuk distribusi komoditas utama (batu bara, CPO, klinker, semen dlsb) sebagai jalur langsung (*direct line*).

Arah pengembangan jaringan transportasi perkeretaapian di setiap pulau disesuaikan dengan karakteristik wilayah, sosial, ekonomi, budaya dan lingkungan masing-masing wilayah pulau.

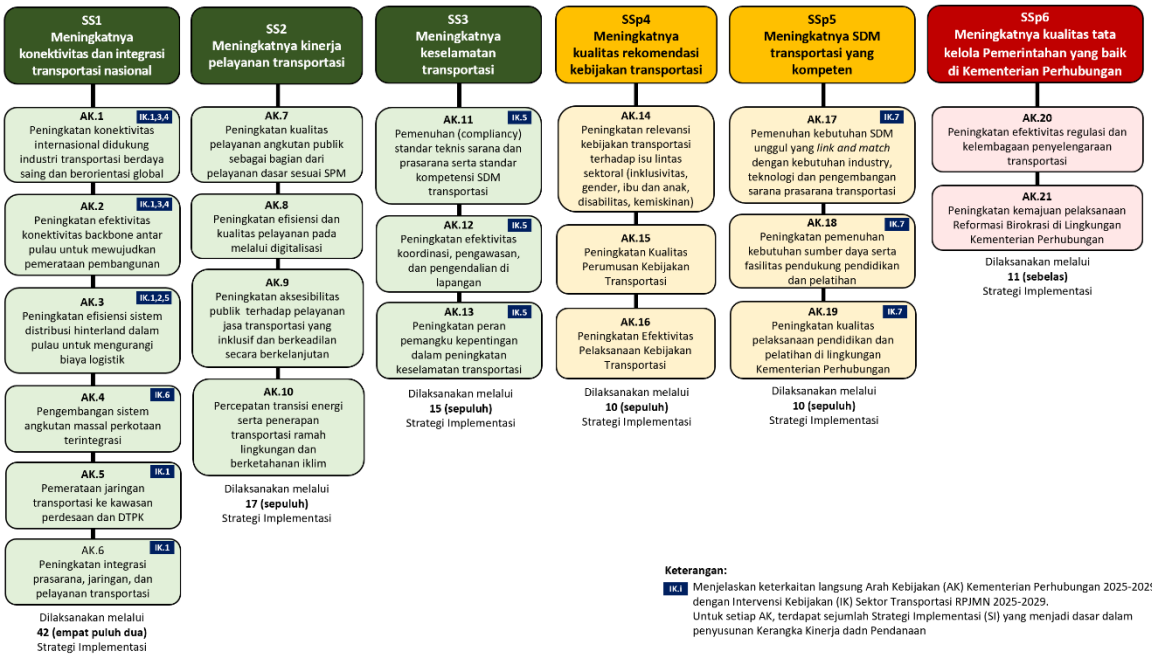
a. Pulau Sumatera difokuskan pada pengembangan jaringan jalur kereta api Trans Sumatera dan akses simpul untuk mendukung efisiensi logistik.
b. Pulau Jawa difokuskan pada pengembangan KA Cepat Jakarta-Surabaya untuk peningkatan efisiensi integrasi ekonomi, pengembangan transportasi perkotaan terintegrasi di Jabodetabek, Bandung Raya, Surabaya, dan Semarang dan optimalisasi kereta api dan sebagai pendukung efisiensi logistik dalam Pulau.
c. Pulau Bali dan Nusa Tenggara difokuskan pada pengembangan sistem angkutan umum massal (termasuk berbasis rel kereta api) dan jaringan jalan tol untuk mengatasi kemacetan di Pulau Bali.
d. Pulau Kalimantan difokuskan pada lanjutan pengembangan simpul dan jaringan pendukung kawasan Ibukota Negara (IKN), termasuk di dalamnya pengembangan jaringan kereta api.
e. Pulau Sulawesi difokuskan pada penguatan sistem distribusi koridor utama mendukung integrasi rantai pasok domestik (menghubungkan kawasan ekonomi/strategis dengan pelabuhan/bandara) dan perluasan jaringan kereta api untuk efisiensi logistik.

Arah pengembangan jaringan transportasi perkeretaapian perkotaan dalam mendukung ekosistem jaringan transportasi perkotaan yang berkonsep *hub-and-spoke* dengan sistem angkutan massal sebagai *back-bone*. Moda kereta api perkotaan metropolitan dengan *hub* berupa stasiun kereta api yang berperan juga sebagai *transfer centre* dan jaringan utama/*trunk line* berupa angkutan massal berbasis rel seperti MRT, LRT, KRL, Monorel dan kereta api bandara (*airport rail access*).

3.2.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENCAPAIAN SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Di dalam Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029 (lihat **Gambar 3.3**). Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-

2029, pencapaian kinerja pelayanan publik yang menjadi *core-business* Kementerian Perhubungan, *focusing* dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumber daya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai.



Gambar 3.3 Struktur Arah Kebijakan (AK) untuk Mencapai Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan

Strategi Implementasi (SI) untuk setiap Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan 2025-2029 berisi indikasi program/kegiatan/proyek strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.

Strategi implementasi untuk Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan 2025-2029 yang menjadi penugasan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat dilihat pada **Tabel 3.4** berikut ini.

Tabel 3.4 Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam Pelaksanaan Strategi Implementasi untuk Arah Kebijakan (AK) Kementerian Perhubungan 2025-2029

Sasaran Strategis (SS)	Arah Kebijakan (AK)	Strategi Implementasi
Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	Arah Kebijakan 2 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas *backbone* antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan	• Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI • Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
	Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi *hinterland* dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik	• Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi • Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera • Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri,

Sasaran Strategis (SS)	Arah Kebijakan (AK)	Strategi Implementasi
		Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar • Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan *dry port* moda kereta api) • Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik • Dukungan konektivitas transportasi kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar
	Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi	• Mengembangkan sistem angkutan massal berbasis rel pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya • Menguatkan sistem integrasi pendukung angkutan massal berbasis rel (fasilitas integrasi, sistem *feeder*, sistem pembayaran terintegrasi, jalur) • Dukungan pengembangan *Intelligent Transport System* pada KIPP IKN terutama pada transportasi perkeretaapian • Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis kereta api di KIPP IKN
	Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi,	• Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi perkeretaapian yang lebih tepat sasaran • Meningkatkan kualitas dan efektivitas pelayanan angkutan kereta api
	Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi	• Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda di simpul perkeretaapian • Dukungan sektor perkeretaapian dalam *National Logistic Ecosystem (NLE)*
Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi	Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar	• Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu pada transportasi perkeretaapian • Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan kereta api commuter yang lebih tepat sasaran • Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (*customers satisfaction index*) terhadap pelayanan transportasi perkeretaapian untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi perkeretaapian yang sudah disediakan oleh pemerintah
	Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi	• Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang kereta api • Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang
	Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan	• Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi perkeretaapian, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang *Playground* (ruang bermain anak) • Penerapan GEDSI di bidang transportasi perkeretaapian • Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi perkeretaapian dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing

Sasaran Strategis (SS)	Arah Kebijakan (AK)	Strategi Implementasi
		• Penerapan SPM perkeretaapian untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus. • Perluasan jaringan pelayanan transportasi perkeretaapian yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas • Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi perkeretaapian
	Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim	• Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian • Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target *net zero emission* melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi perkeretaapian • Melakukan pemanfaatan bio diesel untuk angkutan kereta api
Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi	Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (*compliancy*) standar teknis sarana dan prasarana transportasi	• Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian • Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian • Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian • Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan transportasi perkeretaapian • Membangun infrastruktur transportasi perkeretaapian yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana
	Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan	• Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi perkeretaapian sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian • Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian • Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian
	Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi	• Meningkatkan *safety awareness* dan peran masyarakat dalam peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian • Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi perkeretaapian untuk melakukan *self-assessment* keselamatan. • Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian • Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi perkeretaapian

Sasaran Strategis (SS)	Arah Kebijakan (AK)	Strategi Implementasi
Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi	• Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi perkeretaapian yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan • Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional • Meningkatkan sinergi antar lembaga birokrasi dan antar daerah
	Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	• Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Transformasi kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfaatan teknologi. • Penyederhanaan dan pengintegrasian sistem informasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE *dan smart government* di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis risiko (PPBR) dibidang transportasi perkeretaapian • Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan aset Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen risiko di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, termasuk pembentukan SDU (*Special Delivery Unit*) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan kemanfaatan hasil pembangunan bidang transportasi perkeretaapian

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN TAHUN 2025-2029

3.3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI UTAMA DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN DALAM MENDUKUNG RPJMN 2025-2029

Sesuai arah kebijakan dan strategi pembangunan perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029 dan Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, dilakukan inventarisasi arah kebijakan dan strategi utama Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk menduku RPJMN 2025 - 2029 antara lain:

1. Pengembangan kereta api penumpang antar kota

   Jaringan kereta api dalam pengembangan jaringan transportasi antar kota dalam pulau berperan sebagai moda utama jarak jauh. Jaringan utama (*trunk line*) adalah jaringan jalur kereta api nasional sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Nasional dengan jaringan pengumpan (*feeder line*) adalah jaringan jalur kereta api provinsi/kabupaten/kota sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi/Kabupaten/ Kota Jaringan kereta api dapat dikembangkan jaringan menuju simpul bandara dan pelabuhan. Strategi implementasi yang dilakukan antara lain:

a. Menyiapkan dokumen perencanaan (*readiness criteria*) pembangunan jalur kereta api antar kota.
b. Melanjutkan pembangunan jalur kereta Trans Sumatera dalam rangka menyambungkan jaringan jalur kereta api Sumatera bagian selatan, Sumatera bagian barat dan Sumatera bagian utara dalam rangka meningkatkan konektivitas kawasan di Pulau Sumatera.
a. Melanjutkan pengembangan kereta api cepat (*high speed train*) Jakarta-Surabaya untuk peningkatan efisiensi integrasi ekonomi dan pengembangan kawasan pusat kegiatan.
b. Pengembangan dan penataan stasiun kereta api kelas besar sebagai pusat *hub* dan stasiun kereta api kelas sedang/kecil sebagai *spoke* yang terintegrasi dengan simpul bandara dan pelabuhan.
c. Reaktivasi jalur kereta api dalam rangka meningkatkan konektivitas wilayah dan mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah.

2. Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis rel maupun berbasis otonom terintegrasi dan berkelanjutan, melalui strategi:
   a. Pengembangan jaringan kereta api perkotaan di yang diintegrasikan dengan pengembangan kawasan berorientasi transit (*Transit-Oriented Development*/TOD).
   b. Pengembangan jaringan kereta api perkotaan dengan teknologi sesuai dengan kondisi wilayah dan kemampuan fiskal daerah, antara lain kereta api massal, kereta api ringan, kereta gantung.
   c. Pengembangan jaringan kereta api perkotaan berbasis otonom dengan memanfaatkan teknologi.
   d. Pengembangan simpul dan jaringan pendukung kawasan Ibukota Negara (IKN).
3. Pengembangan kereta api angkutan barang pendukung logistik
   a. Pengembangan jaringan kereta api barang di Sumatera bagian selatan dan Lampung dalam rangka mendukung efisiensi distribusi angkutan barang komoditas utama dan logistik.
   b. Pengembangan jaringan kereta api barang di Kalimantan dan Sulawesi dalam rangka mendukung efisiensi distribusi angkutan barang komoditas utama dan logistik.
   c. Pengembangan jaringan kereta api menuju kawasan ekonomi/strategis/pusat komoditas utama dan simpul outlet distribusi angkutan barang komoditas utama dalam rangka penguatan sistem distribusi koridor utama mendukung integrasi rantai pasok domestik (menghubungkan kawasan ekonomi/strategis dengan pelabuhan/bandara) dan perluasan jaringan kereta api untuk efisiensi logistik.
   d. Pengembangan sistem logistik rel di Pulau Jawa untuk mengoptimalkan pemanfaatan kapasitas jalur rel ganda/*double track* untuk logistik angkutan khusus.
   e. Pengembangan stasiun barang/*dry port* dalam mendistribusikan logistik barang.
4. Pengembangan jaringan kereta api di Ibukota Negara sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis rel maupun berbasis otonom terintegrasi dan berkelanjutan, melalui strategi:
   a. Pengembangan jaringan kereta api dalam mendukung konektivitas Ibukota Negara dengan kawasan pusat kegiatan di Kalimantan.

b. Pengembangan angkutan umum massal perkotaan berbasis otonom dan berbasis teknologi lainnya yang ramah lingkungan dalam rangka mendukung konektivitas di dalam Kawasan Inti Pusat Pemerintah dan kawasan di dalam Ibukota Negara.
c. Pengembangan simpul transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan.

3.3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENCAPAIAN SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 untuk setiap Sasaran Program (SP) berdasarkan hasil analisis yang memetakan perkembangan isu dan lingkungan strategis menjadi elemen kelemahan, kekuatan, peluang, dan tantangan yang perlu diantisipasi oleh jajaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui identifikasi risiko pada setiap Sasaran Program dan pelaksanaan arah kebijakan strategis.

Dalam rangka mendukung agenda pembangunan nasional dan mendukung pencapaian tujuan Kementerian Perhubungan serta mendorong terwujudnya visi, misi, tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian, ditetapkan arah kebijakan Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1. Tujuan 1 (T.1) Terwujudnya perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan dengan arah kebijakan, yakni:
   a) Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian melalui pembangunan jaringan kereta api antar kota sesuai RIP Nasional, peningkatan jaringan kereta api perkotaan terintegrasi dan berkelanjutan, peningkatan jaringan dan layanan kereta api pendukung logistik dan reaktivitas jalur kereta api mati.
   b) Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian melalui peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja keselamatan kereta api, peningkatan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian, peningkatan pemenuhan fasilitas pengujian dan perawatan perkeretaapian, peningkatan pemeliharaan peralatan dan pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian, peningkatan sertifikasi kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian, peningkatan sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian.
   c) Arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian melalui peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api eksisting, peningkatan penerapan teknologi perkeretaapian dalam pelayanan kereta api, peningkatan sistem monitoring, evaluasi dan pelaporan kinerja pelayanan perkeretaapian, peningkatan subsidi pelayanan kereta api, peningkatan akses layanan kereta api yang inklusif bagi berkebutuhan khusus dan responsif gender, peningkatan fasilitas keterpaduan/integrasi di stasiun kereta api, peningkatan aspek keselamatan perlintasan sebidang serta peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang.
2. Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang berkualitas dengan arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran adalah peningkatan pencapaian nilai AKIP, peningkatan pencapaian nilai kinerja anggaran, peningkatan pencapaian realisasi PNBP Direktorat Jenderal Perkeretaapian, peningkatan pencapaian kinerja tata kelola pemerintahan di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Tabel 3.5 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Arah Kebijakan			
Tujuan	**Sasaran Program**	**Strategi Implementasi**	
Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan	SP1 Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian	AK1 Peningkatan jaringan kereta api antar kota sesuai RIPNasional	• Penyiapan dokumen pembangunan (*readiness criteria*) pembangunan jalur kereta api antar kota • Pembangunan jalur kereta api antar kota • Pembangunan jaringan kereta api cepat (*high speed*) • Pembangunan jaringan kereta api *medium speed* • Pembangunan jembatan/terowongan • Pembangunan/peningkatan fasilitas operasional (persinyalan, telekomunikasi, instalasi listrik)
		AK2 Peningkatan jaringan kereta api perkotaan terintegrasi dan berkelanjutan	• Penyiapan dokumen pembangunan (*readiness criteria*) pembangunan jalur kereta api perkotaan • Peningkatan jalur kereta api perkotaan termasuk jalur ganda • Pembangunan jalur kereta api massal cepat • Pembangunan jalur kereta api ringan • Pembangunan sistem angkutan umum massal berbasis rel dan otonom di perkotaan Ibukota Negara (IKN) • Pembangunan/pengembangan stasiun terintegrasi • Pembangunan fasilitas operasi kereta api (sistem persinyalan, telekomunikasi, sistem listrik termasuk LAA)
		AK3 Peningkatan jaringan dan layanan kereta api pendukung logistik	• Pembangunan dan pengintegrasian jaringan jalan rel Pulau Sumatera (*Trans Sumatera Railways*) untuk mendukung peningkatan angkutan komoditas utama dan efisiensi logistik barang • Pengembangan sistem logistik rel di Pulau Jawa untuk mengoptimalkan pemanfaatan kapasitas jalur rel ganda/*double track* untuk logistik angkutan khusus • Pengembangan stasiun barang/*dry port* dalam mendistribusikan logistik barang • Pengembangan jaringan kereta api komoditas utama di Pulau Kalimantan
		AK4 Reaktivasi jalur kereta api mati	• Penyiapan dokumen pembangunan (*readiness criteria*) reaktivasi jalur kereta api • Pembangunan reaktivasi jalur kereta api lintas mati • Penyediaan prasarana stasiun, fasilitas operasi
	SP2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian	AK5 Peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api eksisting	• Pemeliharaan dan peremajaan jalur kereta api yang telah usang • Peningkatan pada prasarana, persinyalan dan fasilitas operasi keamanan untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan perjalanan
		AK6 Peningkatan penerapan teknologi perkeretaapian dalam pelayanan kereta api	• Pengembangan konsep transportasi perkeretaapian yang ramah lingkungan

Arah Kebijakan			
Tujuan	**Sasaran Program**	**Strategi Implementasi**	
			• Pengembangan manajemen berbasis teknologi informasi untuk mengatur jadwal, pemeliharaan, dan distribusi tiket secara otomatis termasuk sistem pemantauan kereta secara real-time • Bekerja sama dengan perusahaan teknologi dan start-up untuk mengadopsi inovasi terbaru dalam sistem perkeretaapian, seperti kecerdasan buatan dan analitik data
		AK7 Peningkatan sistem monitoring, evaluasi dan pelaporan kinerja pelayanan perkeretaapian	• Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi pemenuhan standar kinerja pelayanan angkutan kereta api • Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi pemenuhan standar kinerja prasarana, sarana angkutan kereta api • Pelaksanaan survei Indeks Kepuasan Masyarakat Pelayanan angkutan kereta api antarkota dan perkotaan • Pengembangan sistem penerimaan dan respon pengaduan • Pengembangan norma/standar/pedoman/manual pelayanan kereta api perkeretaapian
		AK8 Pelaksanaan subsidi pelayanan angkutan kereta api	• Skema pengadaan sarana kereta api perintis • Pengembangan keberlanjutan dan perbaikan skema PSO dan subsidi yang tepat sasaran • Monitoring dan evaluasi pelaksanaan kinerja layanan PSO dan angkutan perintis
		AK9 Peningkatan akses layanan kereta api yang inklusif bagi berkebutuhan khusus dan responsif gender	• Pengembangan standar layanan berkebutuhan khusus • Peningkatan penyediaan aksesibilitas bagi berkebutuhan khusus • Penyediaan kursi prioritas di kereta dan stasiun kereta api • Penyediaan kereta khusus wanita
		AK10 Peningkatan fasilitas keterpaduan/integrasi di stasiun kereta api	• Peningkatan keterpaduan jadwal pelayanan, sistem pembayaran terpadu, sistem informasi terpadu • Penyediaan *park and ride* di stasiun kereta api • Penyediaan fasilitas *non-motorized* (pejalan kaki, sepeda) dan berkebutuhan khusus di stasiun kereta api • Penyediaan fasilitas integrasi antarmoda di stasiun kereta api
		AK11 Pemenuhan aspek keselamatan perlintasan sebidang	• Pemenuhan peralatan keselamatan perlintasan sebidang (pintu perlintasan/*early warning system* dll) • Penyediaan petugas jaga dan pos jaga • Potensi penutupan perlintasan sebidang liar • Peningkatan perawatan perlintasan sebidang • Pembangunan perlintasan tidak sebidang
		AK12 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan	• Optimalisasi implementasi kewenangan pengelolaan dan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang sesuai kewenangan pengelolaan jalan

Arah Kebijakan			
Tujuan	**Sasaran Program**	**Strategi Implementasi**	
		keselamatan di perlintasan sebidang	• Optimalisasi evaluasi perlintasan sebidang dengan melibatkan pemangku kepentingan (Ditjen Perkeretaapian, Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas Bina Marga dan operator)
	SP3 Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian	AK13 Peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja keselamatan kereta api	• Peningkatan penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian • Peningkatan pelaksanaan self-assessment keselamatan perkeretaapian • Peningkatan kinerja monitoring, evaluasi, inspeksi dan audit penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian • Peningkatan efektivitas pelaksanaan standar operasional prosedur tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana perkeretaapian • Peningkatan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan perkeretaapian
		AK14Peningkatan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian	• Peningkatan perawatan sarana perkeretaapian • Peningkatan perawatan prasarana perkeretaapian • Peningkatan pengujian sarana perkeretaapian • Peningkatan pengujian prasarana perkeretaapian • Keberlanjutan skema IMO dan TAC
		AK15 Peningkatan pemenuhan fasilitas pengujian dan perawatan perkeretaapian	• Pemenuhan peralatan pengujian prasarana perkeretaapian • Pemenuhan peralatan pengujian sarana perkeretaapian • Pemenuhan peralatan perawatan prasarana perkeretaapian • Pemenuhan peralatan perawatan sarana perkeretaapian • Pengembangan workshop laboratorium dan simulator • Pengembangan peralatan dan SDM pengujian dan perawatan perkeretaapian
		AK16 Peningkatan pemeliharaan peralatan dan pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian	• Peningkatan pemeliharaan dan kalibrasi peralatan pengujian prasarana perkeretaapian • Peningkatan pemeliharaan dan kalibrasi peralatan pengujian sarana perkeretaapian • Peningkatan pemeliharaan dan kalibrasi peralatan perawatan prasarana perkeretaapian • Peningkatan pemeliharaan dan kalibrasi peralatan perawatan sarana perkeretaapian
		AK17 Peningkatan sertifikasi kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian	• Peningkatan sertifikasi pengujian pertama dan berkala sarana perkeretaapian • Peningkatan sertifikasi pengujian pertama dan berkala prasarana perkeretaapian • Peningkatan sertifikasi perawatan sarana perkeretaapian
		AK18 Peningkatan sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian	• Peningkatan pendidikan dan latihan kompetensi SDM perkeretaapian • Peningkatan sertifikasi kompetensi SDM regulator (perencana/Pembina, penguji sarana, penguji prasarana, auditor/inspektur keselamatan)

Arah Kebijakan			
Tujuan	**Sasaran Program**	**Strategi Implementasi**	
			• Peningkatan sertifikasi kompetensi SDM operator (awak sarana, pengatur perjalanan, tenaga pemeriksa dan perawatan sarana jalur dan bangunan, fasilitas operasi, penjaga perlintasan, pengawas peron, penjaga rumah sinyal, wesel, juru langsir)
Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	SP4 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	AK19 Peningkatan pencapaian nilai AKIP	• Penguatan sistem *e-performance* dalam penilaian kinerja • Penguatan penerapan AKIP di lingkungan Ditjen Perkeretaapian • Peningkatan kompetensi SDM di bidang AKIP melalui bimtek dan sosialisasi
		AK20 Peningkatan pencapaian Nilai Kinerja Anggaran	• Peningkatan efektivitas pelaksanaan dan penyerapan anggaran di lingkungan DJKA • Konsistensi RPD dengan realisasi anggaran • Penerapan penggunaan SBK bidang perkeretaapian • Monitoring capaian realisasi output kegiatan
		AK21 Peningkatan pencapaian Realisasi PNBP DJKA	• Monitoring pembayaran *Track Access Charge* • Monitoring dan Evaluasi Optimalisasi PNBP atas Pemanfaatan BMN di Lingkungan Direktorat Jenderal perkeretaapian
		AK22 Peningkatan legislasi dan litigasi transportasi perkeretaapian	• Harmonisasi dan Uji Publik rancangan peraturan di bidang perkeretaapian • Peningkatan sosialisasi tahapan pembentukan perundang-undangan • Peningkatan pelaksanaan advokasi hukum dan sosialisasi hukum di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian
		AK23 Peningkatan Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	• Pengembangan dan penyempurnaan sistem manajemen kinerja seluruh pegawai di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Reformasi birokrasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Penataan organisasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pembinaan karier dan penyusunan Standar Kompetensi Jabatan • Pengelolaan kegiatan konseling pegawai • Penerapan zona integritas di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM aparatur dan teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pengembangan pola dan kurikulum pendidikan dan pelatihan perkeretaapian. • Modernisasi layanan sumber daya manusia melalui transformasi digital • Peningkatan efektivitas kegiatan bimbingan teknis dan diklat di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Penguatan efektivitas pengelolaan kepegawaian di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

3.3.3 KEGIATAN - KEGIATAN STRATEGIS PERKERETAAPIAN YANG MASIH PERLU DILAKUKAN PENAJAMAN KESIAPAN DAN PEMBIAYAAN

Pembangunan bidang perkeretaapian diharapkan memiliki perencanaan yang matang karena membutuhkan pembiayaan yang cukup besar, diantaranya meliputi biaya pembebasan tanah, sarana dan prasarana. Antusiasme masyarakat yang ingin merasakan layanan perkeretaapian, mendorong kepada pemerintah dapat menyediakan layanan angkutan umum massal berbasis rel di berbagai lokasi di Indonesia. Kegiatan - kegiatan pembangunan perkeretaapian yang masih perlu dilakukan penajaman kesiapan dan pembiayaan diantaranya adalah sebagai berikut:

a. Kegiatan pembangunan berbasis rel dalam Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan Kendal – Semarang – Salatiga – Demak – Grobogan, Kawasan Purworejo – Wonosobo – Magelang – Temanggung, dan Kawasan Brebes – Tegal Pemalang. Kegiatan/program diantaranya:
    1. Pengembangan transportasi massal berbasis rel, Kota Semarang, Kab. Kendal, Kab. Demak dan Kab. Grobogan.
    2. Pengembangan LRT Perkotaan, Kota Semarang.
    3. Pembangunan jalur rel dari Tanjung Emas menuju Kendal Sea Port, Kota Semarang dan Kab. Kendal.
    4. Pembangunan jalur rel kereta api Kawasan Industri Brebes -Pelabuhan Tegal, Kab. Brebes.
    5. Reaktivasi kereta Purwokerto - Wonosobo melalui Purbalingga, Kab. Purbalingga.
    6. Reaktivasi rel kereta api Semarang Demak-Kudus-Pati-Rembang, Kota Semarang, Kab. Demak, Kab. Kudus, Kab. Pati dan Kab. Rembang.
    7. Reaktivasi pembangunan jalur KA Semarang- Ambarawa-Magelang-Borobudur, Kota Semarang, Kab. Semarang, Kab. Magelang dan Kota Magelang.
b. Kegiatan pembangunan berbasis rel dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Gresik – Bangkalan – Mojokerto – Surabaya – Sidoarjo – Lamongan, Kawasan Bromo – Tengger – Semeru, serta Kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan. Kegiatan/program diantaranya:
    1. Transportasi Gerbangkertosusila Kegiatan/program Publik di (*Surabaya Regional Railways Line*).
    2. Rencana Akses Kereta Api Menuju Bandara Juanda.
    3. Jalur Ganda (*Double Track*) Pasar Turi Surabaya Kota – Wonokromo.
    4. Pembangunan ART (*Autonomous Railrapid Transit*) rute Pelabuhan Kamal - Sta Bangkalan - Sta Surabaya Pasarturi.
    5. Rencana Pembangunan Akses Kereta Api Menuju Pelabuhan Teluk Lamong.
    6. LRT Surabaya.
    7. Reaktivasi Jalur Kereta Api Tuban (dengan jalur Babat, Tuban, Merakurak, Jenu), dengan jalur ganda (*double track*).
    8. Reaktivasi Jalur KA Kamal Sumenep.
    9. Pembangunan Jalur Kereta Api STA Duduk - Pelabuhan JIIPE Manyar Gresik.

10. Jalur Ganda (*Double Track*) Surabaya -Bangil - Malang - Blitar –Kertosono.
11. Percepatan Pembangunan Jalur Ganda (*Double Track*) Lintas Bangil - Jember Banyuwangi.
12. Pengembangan Kereta Gantung Puncak Pananjakan - Kawah Bromo.
13. Pembangunan/reaktivasi jalur kereta api menuju Pelabuhan Probolinggo.
14. Pembangunan Kereta Gantung, Kota Batu.
15. Pembangunan jalur KA menuju Pelabuhan Panaru.

c. Kegiatan pembangunan berbasis rel dalam Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 6 Tahun 2024 Tentang Perubahan Kelima atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional :
    1. Kereta Api Makassar - Parepare (Tahap I dari Pengembangan Jalur Lintas Barat Sulawesi Bagian Selatan).
    2. Kereta Api Tebing Tinggi - Kuala Tanjung (mendukung KEK Sei Mangkei, bagian dari Jaringan Kereta Api Trans Sumatera).
    3. Kereta Api Rantau Prapat – Kota Pinang (Target 2024 Pondok S5).
    4. Kereta Api Akses Bandar Udara Baru Yogyakarta- Kulon Progo.
    5. Jalur Ganda (*Double Track*) Jawa Selatan.
    6. Penyelenggaraan Kereta Api Ringan Light Rail Transit (LRT) Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi.
    7. Infrastruktur Kereta Api Logistik di Kalimantan Timur.
    8. Light Rail Transit (LRT) Provinsi Sumatera Selatan (Metro Palembang).
    9. Light Rail Transit (LRT) Segmen Velodrome –Manggarai.
    10. Jakarta Mass Rapid Transit (MRT) North - South (Bundaran HI - Kota - Ancol Barat).
    11. Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta *East - West* Phase I.
d. Kegiatan sesuai arahan pembangunan kewilayahan dalam RPJMN 2025-2029, diantaranya:
    1. Peningkatan Jalur KA Kayutanam - Padangpanjang di Provinsi Sumatera Barat.
    2. Peningkatan Jalur KA Prabumulih - Baturaja – Tarahan di Provinsi Sumatera Selatan.
    3. Peningkatan Jalur KA Prabumulih - Muaraenim – Lahat di Provinsi Sumatera Selatan.
    4. Pembangunan Jalur KA Akses Pelabuhan Patimban di Provinsi Jawa Barat.
    5. Elektrifikasi Jalur KA Komuter Bandung Raya (Cicalengka - Padalarang) di Provinsi Jawa Barat.
    6. Perencanaan dan Persiapan Pembangunan KA Cepat (HST) Jakarta – Surabaya di Provinsi Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur.
    7. Perencanaan dan Persiapan Pembangunan Jalur Ganda KA Lintas Cicalengka - Tasikmalaya – Kroya di Provinsi Jawa Barat dan Jawa Tengah.

8. Perencanaan dan persiapan Pembangunan LRT Bandung di Provinsi Jawa Barat.
9. Perencanaan dan Persiapan Reaktivasi Jalur KA Segmen Kalisat – Situbondo, Perencanaan dan penyiapan pembangunan Jalur KA Duduksampeyan - Pelabuhan JIPE Manyar, serta pengembangan dryport kereta api di Provinsi Jawa Timur.
10. Peningkatan Jalur KA Rangkasbitung – Merak di Provinsi Banten.
11. Pembangunan MRT Fase 3 Timur-Barat Trase Medan Satria-Tomang di Provinsi DKI Jakarta dan Jawa Barat.
12. Pembangunan LRT Jabodebek Trase Harjamukti-Baranangsisng dan Pembangunan LRT Jabodebek Trase Harjamukti-Pondokcina di Provinsi Jawa Barat dan DKI Jakarta.
13. Pembangunan MRT Fase 2A Bundaran HI–Kota di Provinsi DKI Jakarta.
14. Pembangunan MRT Lebak Bulus – Serpong di Provinsi DKI Jakarta dan Banten.
15. Pembangunan LRT Jakarta Fase 1B Velodrome – Manggarai di Provinsi DKI Jakarta.
16. Pengembangan Central Station Manggarai di Provinsi DKI Jakarta.
17. Pembangunan LRT Jakarta Trase Kelapa Gading – Sunter Barat – Rajawali – Jayakarta di Provinsi DKI Jakarta.
18. Pembangunan Jalur KA Jakarta *Elevated Inner Ring Railroad* Trase Manggarai – Tanah Abang - Duri – Kampung Bandan – Pasar Senen – Manggarai di Provinsi DKI Jakarta.
19. Perencanaan, persiapan, dan Pembangunan LRT Batam Trase Bandara Hang Nadim-Batam Center-Batu Ampar dan BRT Trans Batam Trase Batam Center-Tanjung Uncang, yang terintegrasi dengan TOD di Provinsi Kepulauan Riau.
20. Perencanaan dan Persiapan Jalur KA Logistik Sarongun - Muaratembesi - Muarabulian - Jambi – Muarasabak di Provinsi Jambi.
21. Penyelenggaraan KA Perintis lintas Makassar – Parepare di Provinsi Sulawesi Selatan.

e. Kegiatan yang berpotensi menggunakan skema pembiayaan alternatif lainnya, diantaranya:
    1. Perencanaan dan Pembangunan Jalur KA Tidak Aktif (Reaktivasi) di Provinsi Jawa Barat.
    2. Perencanaan dan Pembangunan Jalur KA Tidak Aktif (Reaktivasi) di Provinsi Jawa Tengah.
    3. Perencanaan dan Pembangunan Jalur KA Tidak Aktif (Reaktivasi) di Provinsi Jawa Timur.
    4. Pembangunan jalur ganda KA (*shortcut*) antara Cibungur-Tanjungrasa di Provinsi Jawa Barat.
    5. Perencanaan dan Pembangunan prasarana perkeretaapian.
    6. Perencanaan dan Pengembangan Jalur KA Trans Sumatera.
    7. Perencanaan dan Pembangunan Jalur KA Trans Kalimantan.

8. Perencanaan dan Pembangunan Jalur KA Trans Sulawesi.
9. Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan Jabodetabek.
10. Penyelenggaraan Perkeretaapian Prabumulih – Tarahan.
11. Perencanaan dan Pembangunan Perkeretaapian di Ibukota Negara (IKN).

f. Kegiatan yang berpotensi menggunakan pembiayaan yang diperoleh dari Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Pengelolaan dana Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), termasuk untuk kegiatan belanja modal, harus dilakukan secara transparan dan akuntabel sesuai dengan peraturan perundang-undangan, seperti UU No. 9 Tahun 2018 tentang PNBP dan PMK No. 58 Tahun 2023 tentang Perubahan PMK No. 155/PMK.02/2021 tentang Tata Cara Pengelolaan PNBP. Penggunaan PNBP untuk belanja modal dimungkinkan sepanjang memenuhi kriteria dan persetujuan yang diatur dalam mekanisme penganggaran dan pengelolaan PNBP. Kegiatan belanja moda dapat dibiayai dari Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), terutama jika kegiatan tersebut berkaitan langsung dengan tugas dan fungsi kementerian/lembaga (K/L) penghasil PNBP dan telah mendapatkan persetujuan penggunaan dana dari Menteri Keuangan. Penggunaan dana PNBP harus diuraikan secara rinci dalam Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L) atau Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA).

3.4 KERANGKA REGULASI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Kerangka regulasi bidang perkeretaapian bertujuan untuk memastikan penyelenggaraan perkeretaapian telah memiliki aspek regulasi yang sudah sesuai dengan kebutuhan. Dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran program Direktorat Jenderal Perkeretaapian, diusulkan 51 regulasi terlampir dalam lampiran akhir yang menjadi bidang tugas dan yang terkait dengan bidang tugas Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk ditetapkan dalam program legislasi tahun 2025-2029. Prioritas regulasi bidang perkeretaapian yang dibutuhkan penyesuaian/revisi/ perbaikan dalam rangka mendukung pemenuhan tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029, sebagai berikut:

1. Revisi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

   Urgensi: perkembangan teknologi prasarana dan sarana perkeretaapian, pengaturan pengoperasian kereta api dengan sistem pengoperasian teknologi baru dan penyempurnaan/pendetailan pengaturan manajemen keselamatan perkeretaapian

   Dengan adanya perkembangan teknologi perkeretaapian dan perubahan lingkungan strategis yang semakin kompetitif dan tidak terpisahkan dari sistem perekonomian yang menitikberatkan pada asas keadilan, keterbukaan, dan inklusif dipandang perlu melibatkan peran pemerintah daerah dan swasta guna mendorong kemajuan penyelenggaraan perkeretaapian nasional

2. Revisi Regulasi Bidang Perkeretaapian

   Penguatan aspek regulasi bidang perkeretaapian dengan menyempurnakan dan melengkapi norma/standar/pedoman/kriteria sesuai perkembangan/kebutuhan penyelenggaraan perkeretaapian terkait perkembangan penerapan teknologi baru baik prasarana maupun, perbaikan tata kelola perijinan, investasi serta penyelenggaraan PSO, IMO, TAC serta kebutuhan peningkatan implementasi dalam penerapan regulasi bidang perkeretaapian, perkembangan keselamatan

perkeretaapian, dan peningkatan standar pelayanan kereta api sebagai respon terhadap masukan, harapan dan keinginan pengguna dalam rangka peningkatan layanan kereta api.

Kebutuhan regulasi pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian meliputi: revisi KM 296 Tahun 2020 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, 9 (sembilan) revisi regulasi peraturan menteri bidang prasarana perkeretaapian, 2 (dua) revisi regulasi peraturan menteri bidang sarana perkeretaapian, 4 (empat) revisi regulasi peraturan menteri bidang keselamatan perkeretaapian, 11 (sebelas) revisi regulasi peraturan menteri bidang lalu lintas dan angkutan kereta api dan 23 (dua puluh tiga) penyusunan naskah akademis, pedoman, petunjuk teknis, tata cara.

3. Regulasi Pendukung Transformasi Kelembagaan Bidang Perkeretaapian

   Perubahan dan penguatan kelembagaan dan organisasi di Direktorat Jenderal perlu didukung dengan adanya penyiapan berbagai regulasi terkait dengan bisnis proses, struktur organisasi tata kerja, peta jabatan, dan regulasi pendukung lainnya. Dukungan regulasi yang kuat diharapkan dapat memberikan kepastian dan arah perubahan kelembagaan yang tepat dengan memperhatikan berbagai ketentuan teknis dan administratif yang ada.

3.5 KERANGKA KELEMBAGAAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Untuk menjaga organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian bisa menjalankan tugas dan fungsinya secara tepat, efektif dan efisien, organisasi harus menyesuaikan diri dari perubahan lingkungan dan tuntutan publik. Direktorat Jenderal Perkeretaapian perlu mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik *(good governance)* dan meningkatkan mutu pelayanan pada masyarakat. Maka untuk itu organisasi memerlukan sumber daya manusia yang tepat secara kualitas dan kuantitas dengan dilakukan monitoring, evaluasi dan penataan organisasi dan sumber daya manusia yang berkelanjutan.

3.5.1 KEDUDUKAN, TUGAS, FUNGSI DAN STRUKTUR ORGANISASI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Direktorat Jenderal Perkeretaapian dipimpin oleh Direktur Jenderal yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

i. perumusan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api;
ii. pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api;
iii. penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api;

iv. pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api;

v. pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana dan prasarana transportasi kereta api, serta peningkatan keselamatan transportasi kereta api;

vi. pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

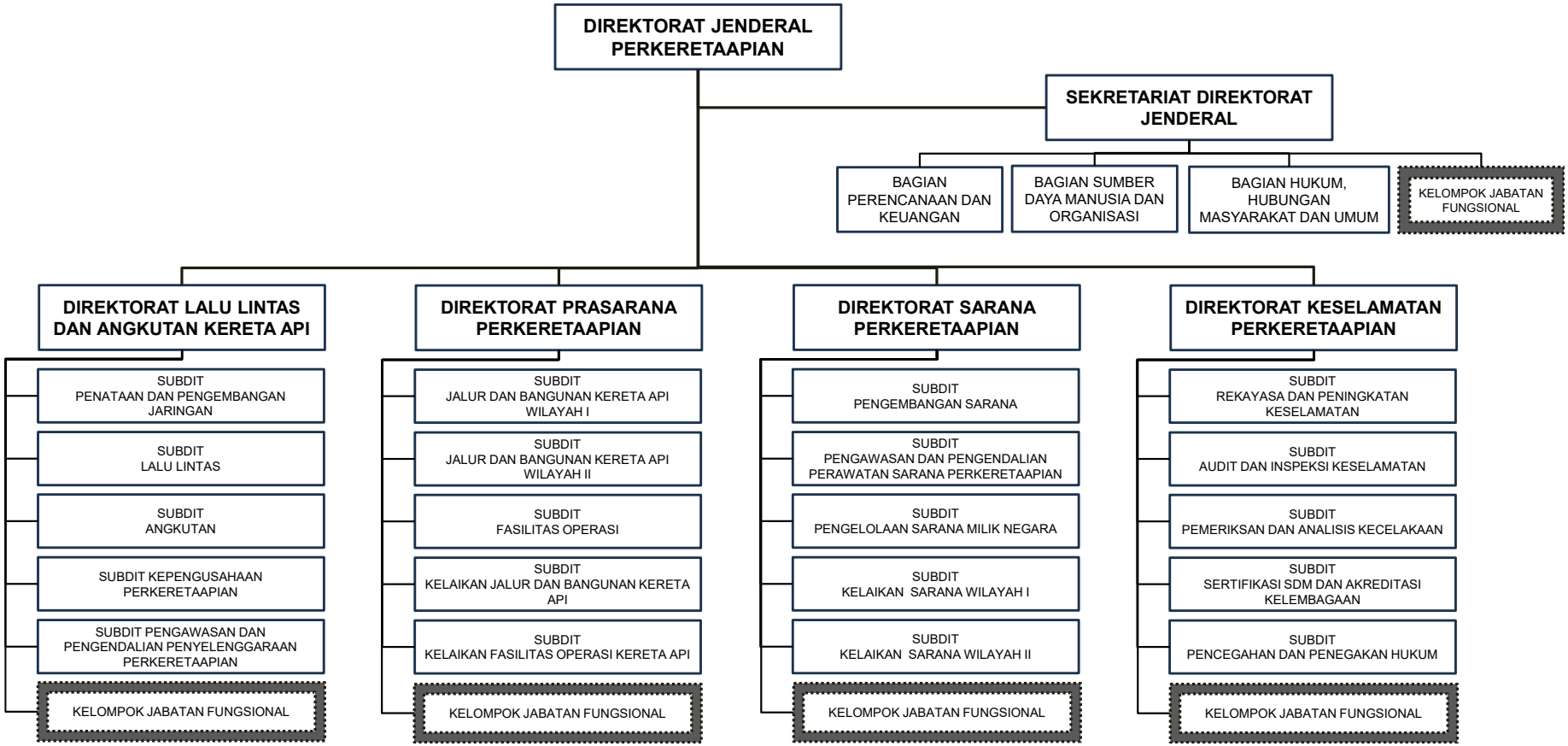
vii. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

Struktur organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menjalankan tugas dan fungsi terdiri dari 1 Sekretariat dan 4 Direktorat Teknis sebagai berikut:

1. Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian.
2. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
3. Direktorat Prasarana Perkeretaapian.
4. Direktorat Sarana Perkeretaapian.
5. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki unit pelaksana teknis yang diatur melalui peraturan tersendiri yaitu:

1. Balai Teknik Perkeretaapian, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian yang diklasifikasikan ke dalam 2 (dua) kelas, terdiri atas:
    a. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I, yang terdiri atas:
        i. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Jakarta.
        ii. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung.
        iii. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Semarang.
        iv. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya.
        v. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Medan.
    b. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II, yang terdiri atas:
        i. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang.
        ii. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang.
2. Balai Pengujian Perkeretaapian, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengujian Perkeretaapian.
3. Balai Perawatan Perkeretaapian, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Perawatan Perkeretaapian.
4. Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 11 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan.
5. Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.



Gambar 3.4 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025

Pelaksanaan program dan kegiatan Direktorat Jenderal Perkeretaapian membutuhkan dukungan dari berbagai sumber daya agar sistem dapat berjalan dengan baik. Pemanfaatan kekuatan secara tepat guna dengan sumber daya manusia dan sumber daya anggaran diharapkan dapat meningkatkan kinerja dalam melaksanakan tugas dan fungsi pada setiap unit di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Kinerja suatu organisasi dikatakan baik apabila penggunaan sumber daya dan dana yang tersedia lebih efektif dan efisien.

Dari sisi ketersediaan dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM), merupakan hal penting dalam pencapaian tujuan, sasaran dan target kinerja unit kerja sehingga perlu untuk dipenuhi sesuai kebutuhan dan didukung dengan kompetensi/keahlian yang memadai. Pada tahun 2024, jumlah pegawai di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebanyak 2.344 pegawai yang terdiri dari 1.721 PNS dan 623 PPPK yang tersebar pada Kantor Pusat (Sekretariat dan 4 Direktorat Teknis) dan pada 11 Balai di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

3.5.2 PENGUATAN KELEMBAGAAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsi regulator transportasi di bidang perkeretaapian perlu didukung organisasi, proses bisnis dan sumber daya aparatur yang tepat dari segi kuantitas dan kualitas. Arah kebijakan dari sisi kelembagaan berkaitan erat dengan perbaikan proses bisnis yang diarahkan untuk berbasis digital. Organisasi diharapkan adaptif terhadap perubahan kondisi eksternal, melakukan penyesuaian sesuai kebutuhan dengan tetap menjaga efisiensi dan efektivitas struktur organisasi.

Penguatan dan penataan Direktorat Jenderal Perkeretaapian diselaraskan dengan kebijakan Penataan Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Kabinet Merah Putih Periode Tahun 2024-2029 yang telah ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 139 Tahun 2024 yang mana Kementerian Perhubungan merupakan salah satu Kementerian/Lembaga dengan nomenklatur, tugas dan fungsinya yang tidak mengalami perubahan. Selanjutnya merujuk pada Peraturan Presiden Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara, Kementerian Perhubungan merupakan Kementerian yang menangani urusan pemerintahan yang ruang lingkupnya disebutkan dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang disebut Kementerian Kelompok II dengan menyelenggarakan fungsi:

a) perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidangnya.
b) pengelolaan barang milik/ kekayaan negara yang menjadi tanggung jawabnya.
c) pengawasan atas pelaksanaan tugas di bidangnya.
d) pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian di daerah.
e) pelaksanaan kegiatan teknis yang berskala nasional.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai unsur pelaksana di Kementerian Perhubungan memiliki menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidangnya yang merupakan sebagian tugas pokok Kementerian dan sebagian tugas pokok disesuaikan dengan tujuan dan sasaran strategis Kementerian. Dalam melaksanakan tugas, direktorat jenderal menyelenggarakan fungsi: (1) perumusan kebijakan di bidangnya, (2) pelaksanaan kebijakan di bidangnya, (3) pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan kebijakan di bidangnya, (4) pelaksanaan administrasi direktorat jenderal dan

(5) pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri. Selain menyelenggarakan fungsi, direktorat jenderal yang melaksanakan urusan pemerintahan yang bersifat konkuren menyelenggarakan fungsi: (1) penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidangnya dan (2) pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidangnya

Lebih lanjut pengaturan mengenai kelembagaan Direktorat Jenderal sebagai unsur pelaksana dari Kementerian Perhubungan, perlu memperhatikan sebagai berikut:

a. Penentuan jumlah direktorat jenderal didasarkan pada analisis organisasi dan beban kerja.
b. Direktorat jenderal terdiri atas sekretariat direktorat jenderal dan paling banyak 5 (lima) direktorat.
c. Sekretariat direktorat jenderal terdiri atas jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.
d. Dalam hal tugas dan fungsi sekretariat direktorat jenderal tidak dapat dilaksanakan oleh jabatan fungsional, dapat dibentuk paling banyak 3 (tiga) bagian.
e. Bagian terdiri atas jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.
f. Dalam hal tugas dan fungsi bagian tidak dapat dilaksanakan oleh jabatan fungsional, dapat dibentuk 2 (dua) subbagian.
g. Direktorat terdiri atas jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.
h. Dalam hal tugas dan fungsi direktorat tidak dapat dilaksanakan oleh jabatan fungsional, dapat dibentuk paling banyak 5 (lima) subdirektorat, serta subbagian yang menangani fungsi ketatausahaan.
i. Subdirektorat terdiri atas jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.
j. Pembentukan bagian, subbagian, dan subdirektorat dilakukan secara selektif dan didasarkan pada kriteria sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dengan memperhatikan dan mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 139 Tahun 2024 tentang Penataan Tugas dan Fungsi Kementerian Negara Kabinet Merah Putih Periode Tahun 2024-2029, Peraturan Presiden Nomor 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara, Peraturan Presiden No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kelola Kementerian Perhubungan, berikut ini disampaikan penguatan kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yaitu sebagai berikut:

1) Penataan dan Penguatan Kelembagaan Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

   Kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus mampu menjawab tantangan dan peluang perkembangan perkeretaapian di masa yang akan datang dengan mengacu pada tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan pemerintahan yang bersih dan berwibawa (*clean government*) serta ramah terhadap lingkungan dan kelembagaan.

   Arah kebijakan kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dilakukan langkah-langkah:

   a) Penguatan tugas dan fungsi serta penataan struktur organisasi pada kantor pusat dan balai.
   b) Pembangunan zona integritas Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM).

c) Penyederhanaan birokrasi melalui optimalisasi jabatan fungsional agar percepatan pelayanan, organisasi yang lebih lincah, ramping dan tanpa sekat-sekat (*flatter and boundaryless organization*) dengan tetap meningkatkan profesionalisme aparatur.

d) Penguatan budaya organisasi melalui gerakan efisiensi birokrasi, program budaya kerja baru, manajemen mutu budaya (*digital workplace*, inovasi dan *green office*).

e) Pemanfaatan sistem informasi dan teknologi dalam kegiatan organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Dalam mengimplementasikan arah kebijakan kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 dilakukan dengan strategi penguatan dan penataan struktur organisasi Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan usulan kelembagaan sebagai berikut:

a) Penguatan tugas dan fungsi pada Sekretariat Jenderal Direktorat Perkeretaapian dalam menata organisasi yang bersinergi, responsif dan adaptif terhadap perubahan lingkungan, menerapkan "*good governance*", mengembangkan kompetensi sumber daya manusia yang unggul sesuai bidang penugasan, meningkatkan peranan bagian hukum untuk menyelesaikan kepengurusan dan kepemilikan aset perkeretaapian, optimalisasi pemanfaatan aset, dan meningkatkan peran bagian perencanaan program dalam melakukan *monitoring*, evaluasi dan pelaporan realisasi program kerja dengan menggunakan teknologi informasi, sehingga data dan informasi dapat diperoleh dengan mudah, guna mendukung pengambilan keputusan yang tepat dan cepat.

b) Penguatan tugas dan fungsi pada Direktorat Prasarana Perkeretaapian dalam mendukung pengembangan jalur dan bangunan serta fasilitas operasi yang mendukung integrasi dan konektivitas layanan kereta api, mengembangkan regulasi teknis yang mampu mengurangi kasus kecelakaan kereta api dengan meningkatkan keandalan prasarana perkeretaapian dalam rangka menjamin keselamatan perkeretaapian, mengembangkan regulasi teknik di bidang jalur dan bangunan untuk mendukung peningkatan kecepatan rata-rata kereta api dari 120 km/jam menjadi 160 km/jam, serta menyiapkan jalur bangunan dan fasilitas operasi untuk mendukung teknologi perkeretaapian modern, yang ramah lingkungan, berdaya angkut besar, dan berkecepatan tinggi.

c) Penguatan tugas dan fungsi pada Direktorat Sarana Perkeretaapian untuk mendukung Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam melaksanakan pengembangan sarana perkeretaapian melalui pengembangan teknologi sarana perkeretaapian modern dan ramah lingkungan, serta mendukung penerapan teknologi GoA3 dan GoA4, mengurangi kasus kecelakaan kereta api dengan meningkatkan keandalan sarana perkeretaapian melalui pengawasan dan pengendalian perawatan sarana perkeretaapian serta kelaikan sarana perkeretaapian dalam rangka menjamin keselamatan perkeretaapian, pengelolaan sarana milik negara.

d) Penguatan tugas dan fungsi pada Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api untuk mewujudkan mutu layanan transportasi perkeretaapian yang handal dan tepat, peningkatan layanan angkutan kereta penumpang dan barang, peningkatan ketepatan perjalanan lalu lintas, pemenuhan perjalanan sesuai grafik perjalanan kereta api serta penataan dan pengembangan jaringan dalam rangka meningkatkan konektivitas jaringan kereta api dengan memperhatikan perkembangan teknologi perkeretaapian modern dengan mengutamakan pada

aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan dan layanan yang bermutu. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api meningkatkan peran strategis dalam menyelesaikan tantangan program pendanaan/pembiayaan proyek pengembangan perkeretaapian yang bersumber dari Non-APBN (KPBU, swasta murni dlsb) sesuai arahan RPJMN 2025-2029 yang mengarah pada program pembangunan dengan meningkatkan keterlibatan investasi pihak swasta, merangkul dan memberdayakan masyarakat, mendorong inovasi dan solusi baru untuk percepatan pembangunan perkeretaapian.

e) Penguatan tugas dan fungsi pada Direktorat Keselamatan Perkeretaapian bertujuan untuk meningkatkan fungsi dalam pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keselamatan dan keamanan sesuai dengan perkembangan teknologi perkeretaapian modern, meningkatkan koordinasi dengan pihak terkait dalam rangka menjamin keamanan operasi perkeretaapian, pengembangan budaya *safety first*, menyiapkan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia perkeretaapian yang unggul memenuhi standar kualifikasi dan kompetensi yang sesuai dengan bidang penugasan, serta mengutamakan pencegahan terhadap pelanggaran keselamatan dan keamanan operasi perkeretaapian.

2) Penguatan dan penataan Balai/Unit Pelaksana Teknis sebagai berikut:

a) Penguatan dan penjabaran tugas dan fungsi Balai Teknik Perkeretaapian sesuai No. PM 36 Tahun 2022 dengan meningkatkan pengawasan layanan dan keselamatan perjalanan kereta api melalui: pembentukan Satuan Pelayanan, perkuatan BTP dengan adanya bidang penegakan hukum dalam menjalankan tugas dan fungsi, pengelolaan aset perkeretaapian termasuk perawatan prasarana perkeretaapian milik negara yang akan dimulai tahun 2024, kebutuhan standar operasional prosedur (SOP) berikut dengan instruksi kerja.

b) Kelembagaan BPKA Sulawesi Selatan dalam menjalankan tugas dan fungsi sesuai No. PM 26 Tahun 2020 yaitu melaksanakan pengelolaan sarana dan prasarana kereta api di Pulau Sulawesi bukan hanya lingkup Sulawesi Selatan. Peningkatan dan penguatan peran tugas dan fungsi BPKA Sulawesi Selatan dalam pembangunan, penguatan BPKA Sulawesi Selatan dalam pemanfaatan prasarana stasiun kereta api, kebutuhan standar operasional prosedur dalam pengelolaan depo Maros untuk perawatan sarana kereta api dan penguatan kuantitas dan kualitas SDM kompeten.

c) Kelembagaan Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan dalam menjalankan tugas dan fungsi sesuai Permenhub No. PM 11 Tahun 2021 dengan pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum. Peningkatan dan optimalisasi pendapatan Badan Layanan Umum melalui peningkatan pendapatan *core* dan *non core* (perwujudan unit mandiri), sinkronisasi Rencana Strategis dengan Rencana Strategi Bisnis serta penguatan kuantitas dan kualitas SDM kompeten.

d) Kelembagaan Balai Pengujian Perkeretaapian dalam menjalankan tugas dan fungsi sesuai Permenhub No. PM 56 Tahun 2023 dengan pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum melalui optimalisasi pendapatan Badan Layanan Umum melalui peningkatan pendapatan *core* dan *noncore* (perwujudan unit mandiri), sinkronisasi Rencana Strategis dengan Rencana Strategi Bisnis, optimalisasi pelayanan pengujian dengan satuan pengujian yang tersebar di beberapa lokasi, penguatan kuantitas dan kualitas SDM kompeten serta pemenuhan dan pemeliharaan peralatan pengujian perkeretaapian.

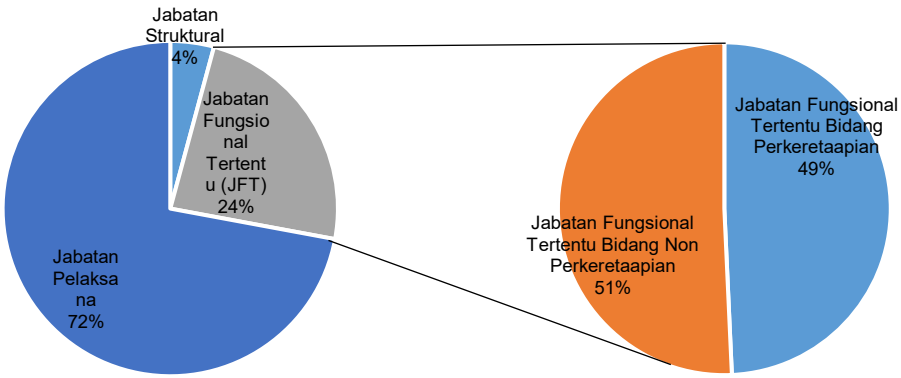
e) Kelembagaan Balai Perawatan Perkeretaapian dalam menjalankan tugas dan fungsi sesuai Permenhub No. PM 65 Tahun 2014. Penguatan kelembagaan dalam mempersiapkan pola pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum (BLU), pemenuhan dan pemeliharaan peralatan perawatan perkeretaapian, optimalisasi pelayanan perawatan dengan satuan pengujian yang tersebar di beberapa lokasi, optimalisasi PNBP dan penguatan kuantitas dan kualitas SDM kompeten.

3) Penguatan dan Pengelolaan Sumber Daya Manusia Aparatur Perkeretaapian

Pada tahun 2025, jumlah pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian berjumlah 2.348 orang pegawai yang terdiri dari 1.721 orang pegawai PNS dan 627 orang pegawai PPPK. Pada **Tabel 3.6** disampaikan jumlah pegawai PNS sesuai jabatan struktural, jabatan fungsional tertentu (JFT) dan jabatan pelaksana (JFU) tahun 2025.

Tabel 3.6 Jumlah Pegawai PNS Direktorat Jenderal Perkeretaapian

No.	Unit Kerja	Jabatan Pimpinan Tinggi		Jabatan Administrasi		Jabatan Fungsional Tertentu (JFT)	Jabatan Pelaksana (JFU)	Jumlah
		Madya (Eselon I)	Pratama (Eselon II)	Administrator (Eselon III)	Pengawas (Eselon IV)			
1	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1	-	-	-	-	-	1
2	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian	-	1	3	-	35	71	110
3	Direktorat Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api	-	1	5	-	41	46	93
4	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	-	1	5	-	67	87	160
5	Direktorat Sarana Perkeretaapian	-	1	5	-	47	31	84
6	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	-	1	5	-	48	47	101
7	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Jakarta	-	-	1	4	15	89	109
8	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung	-	-	1	3	23	106	133
9	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Semarang	-	-	1	4	16	125	146
10	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	-	-	1	3	12	96	112
11	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Medan	-	-	1	4	7	90	102
12	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang	-	-	1	2	9	59	71
13	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	-	-	1	1	9	79	90
14	Balai Pengujian Perkeretaapian	-	-	1	3	57	43	104
15	Balai Perawatan Perkeretaapian	-	-	1	2	10	100	113
16	Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	-	-	1	3	6	54	64
17	Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	-	-	1	3	4	111	119
	Jumlah Seluruhnya	1	5	34	32	406	1.234	1.712



Gambar 3.5 Komposisi Jabatan Pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Pada **Gambar 3.5** terlihat komposisi jabatan pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian lebih dominan jabatan pelaksana sebesar 72% dibandingkan jabatan fungsional tertentu yang hanya 24% dari jumlah pegawai PNS. Apabila didetailkan jabatan fungsional tertentu bidang perkeretaapian berjumlah 204 orang

(sebesar 49% dari jumlah pegawai dengan jabatan fungsional tertentu dan sebesar 12% dari jumlah pegawai PNS). Selain itu, terdapat pegawai dengan jabatan fungsional terampil sebanyak 35 orang pegawai dengan rincian 32 orang pegawai dengan jabatan fungsional tertentu bidang perkeretaapian dan 3 orang dengan jabaran fungsional tertentu bidang non perkeretaapian.

Sesuai kebutuhan organisasi, terdapat pegawai dengan status PPPK sebanyak 623 orang pegawai yang tersebar di Kantor Pusat dan Balai. Pegawai PPPK yang memiliki jabatan fungsional tertentu sebanyak 171 orang pegawai (27%) dan 456 orang pegawai (73%) dengan jabatan pelaksana.

Tabel 3.7 Jumlah Pegawai PPPK Direktorat Jenderal Perkeretaapian

No.	Unit Kerja	Jabatan Fungsional Tertentu (JFT)	Jabatan Pelaksana (JFU)	Jumlah
1	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian	9	15	24
2	Direktorat Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api	5	16	21
3	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	16	70	86
4	Direktorat Sarana Perkeretaapian	10	11	21
5	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	14	27	41
6	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Jakarta	12	51	63
7	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Bandung	9	38	47
8	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Semarang	8	50	58
9	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Surabaya	9	26	35
10	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Medan	21	34	55
11	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Padang	9	11	20
12	Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Palembang	9	29	38
13	Balai Pengujian Perkeretaapian	15	19	34
14	Balai Perawatan Perkeretaapian	14	30	44
15	Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	8	25	33
16	Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	3	4	7
	Jumlah Seluruhnya	**171**	**456**	**627**

Dalam rangka memastikan tercapainya target penyelenggaraan perkeretaapian 2025-2029 dibutuhkan penguatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia perkeretaapian melalui kebijakan peningkatan kemampuan sumber daya regulator perkeretaapian yang profesional, adaptif, mengerti perkembangan teknologi, memiliki kompetensi, berdaya saing serta mampu menjawab tantangan perkembangan teknologi perkeretaapian.

Arah kebijakan dan strategi penguatan dan pengelolaan sumber daya manusia perkeretaapian 2025-2029 dilakukan dengan langkah-langkah:

a) Pengembangan sumber daya manusia regulator dan operator dalam penyelenggaraan perkeretaapian.
b) Peningkatan standar kompetensi dan kualifikasi sumber daya manusia perkeretaapian.
c) Pengembangan pola dan kurikulum pendidikan dan pelatihan perkeretaapian.
d) Modernisasi layanan sumber daya manusia melalui transformasi digital.
e) Pemenuhan fasilitas pendidikan dan pelatihan berdasarkan kompetensi sumber daya manusia perkeretaapian.
f) Pemenuhan sertifikasi kompetensi sumber daya manusia perkeretaapian teknis dan manajerial.
g) Monitoring dan evaluasi pola pengembangan sumber daya manusia.

Perkembangan teknologi transportasi perkeretaapian yang cepat membutuhkan SDM transportasi perkeretaapian yang profesional, adaptif, memiliki kompetensi, berdaya saing serta mampu menjawab tantangan perkembangan transportasi perkeretaapian. Sistem informasi Jabatan Fungsional Transportasi Perkeretaapian harus terintegrasi dalam Sistem Informasi Kepegawaian.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus menjamin ketersediaan SDM perkeretaapian yang kompeten. Dalam menjalankan arah kebijakan dan strategi penguatan dan pengelolaan sumber daya manusia perkeretaapian perlu dilakukan sinergi, kolaborasi dan penguatan kerja sama dengan lembaga pendidikan dan pelatihan yang bertugas memberikan pendidikan dan pengajaran, membina karakter serta mengembangkan potensi sumber daya manusia bidang perkeretaapian antara lain Politeknik Perkeretaapian Indonesia (PPI) Madiun dan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD. Kedua lembaga pendidikan tersebut berada di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian Perhubungan memiliki peran strategis dalam penyelenggaraan pendidikan, pelatihan, pengembangan dan peningkatan kualitas SDM perkeretaapian melalui pelatihan dan sertifikasi berkualitas, penyusunan standar kompetensi bagi SDM perkeretaapian, penyelarasan kurikulum pendidikan dengan standar prasarana, sarana, keselamatan perkeretaapian.

Selain lembaga pendidikan dan latihan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian perlu juga bersinergi dengan Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi (Pusbin JFT) Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan dan Balai Pengujian Perkeretaapian Kementerian Perhubungan.

Pusat Pembinaan Jabatan Fungsional Transportasi (Pusbin JFT) sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 4 Tahun 2025 mempunyai tugas melaksanakan penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan, pemantauan, evaluasi dan pelaporan pembinaan jabatan fungsional bidang transportasi termasuk di dalamnya transportasi perkeretaapian. Fungsi utama Pusbin JFT adalah menyelenggarakan perencanaan, pembentukan, pemberian rekomendasi formasi, penyusunan standar kompetensi, uji kompetensi, analisis kebutuhan pengembangan kompetensi, pertimbangan pengangkatan, pemantauan dan evaluasi kinerja, pembinaan profesi dan fasilitasi pembentukan organisasi profesi jabatan fungsional transportasi.

Pusbin JFT dibentuk sebagai Instansi Pembina secara khusus untuk para pemangku Jabatan Fungsional Transportasi di lingkungan Kementerian Perhubungan (termasuk Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah) melaksanakan 19 tugas sebagai instansi Pembina Jabatan Fungsional sesuai Peraturan Menteri PANRB No. 1 Tahun 2023 tentang Jabatan Fungsional. Sesuai peraturan menteri tersebut, akan dilakukan penyederhanaan Jabatan Fungsional Transportasi (JFT) dari berjumlah 22 (dua puluh dua) JFT menjadi 5 (lima) JFT, termasuk Jabatan Fungsional Transportasi bidang perkeretaapian dari berjumlah 7 (tujuh) JFT menjadi 2 (dua) JFT yaitu Inspektur Prasarana Perkeretaapian dan Inspektur Sarana Perkeretaapian. Percepatan regulasi penyelarasan Jabatan Fungsional Transportasi sedang dilakukan oleh Pusbin JFT yang berkoordinasi dan bersinergi dengan Kementerian PAN-RB.

Balai Pengujian Perkeretaapian sesuai PM 56 Tahun 2023 tentang mempunyai tugas melaksanakan pengujian prasarana, sarana, dan sumber daya manusia perkeretaapian. Balai Pengujian Perkeretaapian berperan strategis dalam pelaksanaan pengujian kecakapan dan keahlian sumber daya manusia bidang perkeretaapian.

Berikut ini pada **Tabel 3.8** dan **Tabel 3.9** disampaikan kebutuhan pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian termasuk kebutuhan pegawai fungsional sampai 5 tahun mendatang.

Tabel 3.8 Kebutuhan Pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

No.	Uraian	Kebutuhan Pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian				
		2025	2026	2027	2028	2029
1	Bezetting ASN	2.344	2.522	2.705	2.808	2.841
2	Prediksi Pensiun	17	7	13	8	10
3	Penerimaan CPNS	20	19	40	18	10
4	Penerimaan Polbit Kemenhub	127	171	76	23	0
5	Penerimaan PKN Stan	0	0	0	0	0
6	Penerimaan PPPK	48	0	0	0	0
	Jumlah SDM	**2.522**	**2.705**	**2.808**	**2.841**	**2.841**

Tabel 3.9 Kebutuhan Pegawai PNS Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan Jabatan Fungsional Tertentu Bidang Perkeretaapian Tahun 2025-2029

No	Nama Jabatan Fungsional Tertentu (JFT)	Kebutuhan (orang)	
		Terampil	Ahli
1	Auditor Ahli Pertama		40
2	Auditor Ahli Muda		25
3	Auditor Ahli Madya		13
4	Inspektur Prasarana Perkeretaapian Ahli Pertama		154
5	Inspektur Prasarana Perkeretaapian Ahli Muda		99
6	Inspektur Prasarana Perkeretaapian Ahli Madya		29
7	Inspektur Sarana Perkeretaapian Ahli Pertama		81
8	Inspektur Sarana Perkeretaapian Ahli Muda		55
9	Inspektur Sarana Perkeretaapian Ahli Madya		19
10	Penguji Prasarana Perkeretaapian Ahli Pertama		53
11	Penguji Prasarana Perkeretaapian Ahli Muda		38
12	Penguji Prasarana Perkeretaapian Ahli Madya		14
13	Penguji Sarana Perkeretaapian Ahli Pertama		44
14	Penguji Sarana Perkeretaapian Ahli Muda		30
15	Penguji Sarana Perkeretaapian Ahli Madya		12
16	Asisten Penguji Prasarana Perkeretaapian Terampil	39	
17	Asisten Penguji Prasarana Perkeretaapian Mahir	34	
18	Asisten Penguji Prasarana Perkeretaapian Penyelia	24	
19	Asisten Penguji Sarana Perkeretaapian Terampil	15	
20	Asisten Penguji Sarana Perkeretaapian Mahir	15	
21	Asisten Penguji Sarana Perkeretaapian Penyelia	14	
	Jumlah	**141**	**706**

Secara keseluruhan, pemenuhan target kebutuhan SDM Direktorat Jenderal Perkeretaapian memerlukan pendekatan holistik yang mengintegrasikan perencanaan strategis, rekrutmen yang cermat, pengembangan berkelanjutan, dan manajemen kinerja yang efektif.

4) Peningkatan Sumber Daya Manusia Operator Perkeretaapian

Dalam rangka penyelenggaraan sarana, prasarana dan operasional perkeretaapian dibutuhkan sumber daya manusia. Data menunjukkan sampai tahun 2024, jumlah sumber daya manusia operator perkeretaapian sudah mencapai 12.537 orang yang terdiri dari Tenaga Pemeriksa Sarana, Pemeriksa Prasarana, Perawatan Sarana, Perawatan Prasarana, Penjaga Perlintasan Kereta Api (PJL), Awak Sarana

Perkeretaapian dan Pengatur Perjalanan Kereta Api. Sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIP Nasional) sampai tahun 2030 dibutuhkan sumber daya manusia operator perkeretaapian mencapai 54.182 orang sebagaimana disampaikan pada **Tabel 3.10**.

Tabel 3.10 Kebutuhan Sumber Daya Manusia Operator Perkeretaapian

Sumber Daya Manusia Operator Perkeretaapian	Data Tahun 2024	Sesuai RIP Nasional 2030
Tenaga Pemeriksa Prasarana	1.497	3.998
Tenaga Pemeriksa Sarana	372	
Tenaga Perawatan Prasarana	3.991	6.171
Tenaga Perawatan Sarana	534	
Petugas Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian		5.825
Awak Sarana Perkeretaapian	1.874	7.784
Pengatur Perjalanan Kereta Api	2.033	
Penjaga Pintu Perlintasan (PJL)	2.236	
Petugas Penanganan Kecelakaan		4.300
Petugas Pemeriksa Kecelakaan dan Petugas Analisis Kecelakaan		4.674
Tenaga Pelaksana Pembangunan Prasarana Perkeretaapian		6.544
Administrasi/Manajerial		14.886
Jumlah	**12.537**	**54.182**

5) Peningkatan Sumber Daya Manusia Industri Perkeretaapian

Penyelenggaraan perkeretaapian tidak terlepas dengan industri perkeretaapian dalam memproduksi sarana dan prasarana perkeretaapian. Saat ini industri perkeretaapian yang sudah beroperasi dalam mendukung penyelenggaraan perkeretaapian antara lain PT. INKA, PT. LEN, PT. Pindad yang merupakan Industri Sarana Perkeretaapian, Industri Teknologi Persinyalan dan Telekomunikasi dan Konstruksi dan Manufaktur. Ke depan industri perkeretaapian nasional akan terus menggeliat seiring dengan perkembangan perkeretaapian yang pesat dan maju.

Kualifikasi keahlian/kecakapan SDM Perkeretaapian diperoleh setelah mengikuti pendidikan dan pelatihan. Pendidikan dan pelatihan SDM Perkeretaapian dapat dilakukan oleh badan hukum atau lembaga pendidikan dan pelatihan SDM Perkeretaapian yang telah mendapatkan akreditasi Menteri.

3.5.3 HUBUNGAN INTERAKSI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN DENGAN PEMANGKU KEPENTINGAN

Dalam kerangka penyelenggaraan perkeretaapian nasional, Direktorat Jenderal Perkeretaapian tidak bisa bekerja sendiri namun diperlukan sinergi dan kolaborasi dengan pemangku kepentingan (*stakeholders*) dalam upaya meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian nasional. Beberapa pemangku kepentingan (*stakeholders*) antara lain pemerintah daerah (provinsi dan kabupaten/kota), badan usaha prasarana perkeretaapian, badan usaha sarana perkeretaapian, lembaga pendidikan dan latihan, lembaga sertifikat, industri pendukung perkeretaapian, investor dan masyarakat (baik sebagai pengguna maupun bukan pengguna).

1. Penguatan peran badan usaha penyelenggaraan perkeretaapian sebagai operator prasarana dan sarana perkeretaapian

Penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian sesuai amanat UU No. 23 Tahun 2007 diarahkan menjadi diselenggarakan dengan skema multioperator. Saat ini penyelenggaraan perkeretaapian dengan multioperator sudah terjadi dengan terbentuk sejumlah badan usaha baru selain PT. KAI (Persero) sebagai badan usaha penyelenggaraan sarana perkeretaapian dan/atau badan usaha penyelenggaraan prasarana, seperti antara lain:

a. PT. Kereta Commuter Indonesia (KCI) adalah badan usaha yang merupakan anak perusahaan dari PT. KAI (Persero) yang bergerak di bidang pengoperasian kereta api komuter, kereta api bandara dan kereta api lokal.
b. PT. Railink adalah badan usaha yang merupakan anak usaha dari PT. KAI (Persero) yang bergerak di bidang pengoperasian kereta api bandara.
c. PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) adalah badan usaha yang merupakan perusahaan Indonesia yang bergerak di bidang penyelenggaraan jaringan kereta kecepatan tinggi di Indonesia.
d. PT. MRT Jakarta merupakan badan usaha milik daerah DKI Jakarta yang mengoperasikan MRT Jakarta.
e. PT. LRT Jakarta adalah badan usaha yang merupakan anak usaha dari PT Jakarta Propertindo (Perseroda), sebuah badan usaha milik daerah DKI Jakarta yang mengoperasikan LRT Jakarta.
f. PT. KAI (Persero) Divisi LRT Jabodebek merupakan badan usaha yang mengoperasikan LRT Jabodetabek.
g. PT. KAI (Persero) Divisi LRT Sumatera Selatan merupakan badan usaha yang mengoperasikan LRT Sumatera Selatan.
h. Konsorsium Kereta Api Sulawesi Selatan adalah badan usaha yang merupakan konsorsium PT. KAI (Persero) dengan PT. Sulsel Citra Indonesia dalam mengoperasikan kereta api Makassar-Parepare.
i. PT. Celebes Railway Indonesia (CRI) adalah badan usaha penyelenggara prasarana perkeretaapian yang meliputi pembangunan, pengoperasian, dan perawatan prasarana jalur kereta api Makassar-Parepare dengan skema KPBU.

Perkembangan badan usaha penyelenggaraan perkeretaapian yang cukup pesat saat ini dan potensi peluang ke depan akan berkembang sejumlah kereta api terutama di perkotaan baru dan kereta api pengakses bandara baru akan sangat terbuka peluang badan usaha penyelenggara perkeretaapian lainnya. Namun perlu menjadi perhatian beberapa contoh penyelenggaraan sarana perkeretaapian dari pembangunan jalur kereta api baru yang dibangun pemerintah, kecenderungan untuk menunjuk PT. KAI sebagai operator sarana perkeretaapian masih besar. Ke depan perlu, perlu diarahkan peningkatan pembentukan badan usaha penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian lainnya.

Pemerintah, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian, ke depan dapat juga mengoptimalkan dan mendorong pemisahan badan usaha penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian pada jalur kereta api eksisting milik pemerintah di Pulau Jawa dan Sumatera yang merupakan jaringan jalur kereta api terbesar yang dimiliki oleh Pemerintah. Saat ini badan usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian milik pemerintah diselenggarakan oleh PT. KAI (Persero) melalui mekanisme penugasan dengan pemberian IMO (*Infrastructure Maintenance and Operation*) untuk pembiayaan operasional dan pemeliharaan dari pemerintah sebagai pemilik kepada PT. KAI (Persero). Di sisi lain PT. KAI (Persero) juga merupakan badan usaha penyelenggaraan sarana perkeretaapian pada jalur eksisting di Pulau Jawa dan Sumatera yang berkewajiban

membayar *Track Access Charge* (TAC) kepada pemerintah sebagai pemilik prasarana perkeretaapian (pemerintah juga menugaskan PT. KAI (Persero) dalam penyelenggaraan prasarana perkeretaapian. Kondisi ini kurang cukup baik dari segi akuntabilitas penyelenggaraan perkeretaapian. Idealnya perlu ada pemisahan antara badan usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian degan badan usaha penyelenggaraan sarana perkeretaapian pada jalur eksisting ini agar mekanisme pemberian IMO kepada badan usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian milik pemerintah dari pemerintah, serta pembayaran TAC dari BUP badan usaha penyelenggaraan sarana perkeretaapian ke badan usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dapat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan pengelolaan dan kaidah akuntabilitas yang baik.

Pembentukan badan usaha penyelenggara prasarana perkeretaapian ini cukup strategis, karena selain mendorong adanya peningkatan kualitas pemeliharaan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian, juga akan membuka potensi dan peluang bagi terselenggaranya multioperator dalam penyelenggaraan sarana perkeretaapian eksisting. Diharapkan akan muncul badan usaha penyelenggaraan sarana perkeretaapian yang baru, sehingga akan tercipta persaingan dalam memberikan pelayanan yang lebih baik serta dapat meningkatkan potensi pemanfaatan utilisasi prasarana perkeretaapian yang ada saat ini sesuai prinsip manajemen aset.

2. Penguatan sinergi dengan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan perkeretaapian

Penguatan sinergi antara pemerintah daerah, baik pemerintah provinsi maupun kabupaten/kota, sangat penting untuk mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian yang terintegrasi, efisien, dan berkelanjutan secara nasional. Sinergi ini dapat mencakup aspek perencanaan, regulasi, pendanaan, dan operasional.

Dalam aspek perencanaan dan pengembangan infrastruktur, pemerintah daerah berperan aktif dalam menyusun Rencana Induk Perkeretaapian Provinsi/Kabupaten/Kota sesuai amanat undang-undang yang harus selaras dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas), sinergi ini memastikan konektivitas yang lancar antara stasiun kereta api dengan moda transportasi lain seperti penyediaan aksesibilitas ke stasiun kereta api, termasuk penataan kawasan di sekitar stasiun untuk mendukung pengembangan ekonomi lokal dan menciptakan simpul transportasi yang modern.

Dalam aspek regulasi dan kebijakan dalam mendukung penyelenggaraan perkeretaapian, perlu adanya sinergi dan koordinasi untuk menyelaraskan kebijakan tata ruang daerah dengan rencana pembangunan perkeretaapian termasuk terkait pemanfaatan dan penggunaan lahan untuk digunakan ruang milik jalur kereta api, mempercepat proses perizinan yang berkaitan dengan pembangunan dan operasional fasilitas perkeretaapian di daerah serta dukungan dalam penyediaan dan pembebasan lahan untuk digunakan dalam pembangunan jalur kereta api.

Dalam aspek pendanaan dan anggaran dalam mendukung penyelenggaraan perkeretaapian, pemerintah daerah diharapkan memprioritaskan alokasi anggaran untuk penyelenggaraan perkeretaapian termasuk dukungan terhadap subsidi angkutan perkeretaapian perintis atau pengembangan sarana/prasarana perkeretaapian di daerah dengan berbagai skema kerja sama.

Dalam aspek operasional, pelayanan dan keselamatan perkeretaapian, pemerintah daerah dapat mendorong untuk memastikan akses masyarakat terhadap layanan perkeretaapian yang aman, nyaman, selamat, terjangkau dan berdaya saing. Dalam rangka meningkatkan keselamatan di perlintasan sebidang kereta api dengan jalan, pemerintah daerah dapat berperan aktif sesuai amanat PM 94 Tahun 2018 yaitu mengelola, meningkatkan, dan

mengamankan keselamatan di perlintasan sebidang sesuai kewenangannya, sebagai contoh evaluasi tahunan untuk perlintasan sebidang kereta api dengan jalan provinsi dan kabupaten/kota, berperan dalam pembangunan fasilitas seperti *flyover*/*underpass* untuk mengurangi jumlah perlintasan sebidang, menutup perlintasan liar dan mengelola perlintasan sebidang kereta api yang dikelola bersama pemerintah pusat dan operator kereta api termasuk melakukan audit dan menyediakan prasarana pendukung (rambu, marka, alat pemberi isyarat) dan petugas penjaga pintu perlintasan sebidang kereta api untuk memastikan keselamatan perkeretaapian.

3. Peningkatan peran lembaga dalam penyelenggaraan perkeretaapian

Peningkatan peran lembaga dalam bidang perkeretaapian melalui penguatan peran lembaga pendidikan, asosiasi profesi, perguruan tinggi, dan lembaga/instansi terkait lainnya dalam penyelenggaraan perkeretaapian sesuai amanat UU No. 23 Tahun 2007. Lembaga asosiasi profesi, lembaga pendidikan dan perguruan tinggi dapat berperan dalam melakukan tugas melaksanakan pendidikan dan pelatihan dalam penyelenggaraan perkeretaapian, sedangkan lembaga sertifikasi akan melakukan sertifikasi SDM perkeretaapian serta sertifikasi sarana dan prasarana perkeretaapian.

3. Penguatan industri perkeretaapian

Penguatan sinergi dan kolaborasi antar badan usaha yang bergerak di bidang industri perkeretaapian sangat penting dan strategis dalam pengembangan industri perkeretaapian untuk mendukung penyelenggaraan perkeretaapian. Dukungan industri perkeretaapian berupa penyediaan material bahan baku industri perkeretaapian, membuat rancangan/desain perkeretaapian, membuat sistem/teknologi perkeretaapian, mesin kereta api, persinyalan/fasilitas operasi perkeretaapian dan membangun jalur rel kereta api.

Industri perkeretaapian saat ini sudah ada antara lain PT. INKA (Persero), PT. LEN (Persero) dan PT. Pindad (Persero) seperti dijelaskan sebagai berikut:

a. PT. INKA (Persero) yaitu industri yang bergerak di bidang manufaktur kereta api yang memproduksi berbagai macam sarana perkeretaapian. Saat ini PT. INKA sudah mampu memproduksi *bogie* 300 carset/tahun, kereta api penumpang 225 carset/tahun, *locomotive* 15 car/tahun, *self propelled car* 40 car/tahun, *flat wagon* 800 car/tahun, *freight wagon* 800 car/tahun. Saat ini PT. INKA sedang dilakukan pengembangan sarana kereta api untuk operasional kereta api Makassar-Parepare dengan jenis *diesel hybrid*, pengembangan sarana kereta api untuk operasional jalur utara Jawa dengan *bodie* untuk kecepatan 160 km/jam, pengembangan teknologi sarana kereta api *smart system* yang dapat mempermudah dalam perawatan sarana kereta api dengan teknologi *fleet* monitoring dengan pemasangan sensor di sarana kereta api sehingga apabila ada kerusakan dengan mudah dapat teridentifikasi dengan informasi kerusakan yang lebih jelas, pengembangan *high speed train* yang dilakukan secara bertahan mulai tahun 2024 dengan kecepatan kereta di bawah 350 km/jam dan penyediaan KRL dengan adanya penambahan area jalur elektrifikasi serta pengembangan sarana kereta api *Autonomous-rail* Rapid *Transit* (ART) yang akan dikembangkan di Ibukota Negara dan menggandeng Cina untuk ikut serta dalam pengembangan
b. PT. LEN (Persero) dengan membentuk PT Len Railway Systems (LRS) sebagai anak perusahaan yang fokus pada sistem perkeretaapian dan mengkhususkan diri dalam *Engineering, Procurement, and Construction* (EPC) untuk sistem persinyalan, catu daya sistem perkeretaapian, dan telekomunikasi perkeretaapian yang terintegrasi. PT Len Industri juga memiliki produk persinyalan dalam negeri seperti SiLVue (sistem kontrol pergerakan kereta api, SiLSafe, SiLMove, dan SiLTrack (pengatur keselamatan operasi).

c. PT. Pindad (Persero) melalui Divisi Infrastruktur Perhubungan merupakan bagian dari bisnis PT. Pindad (Persero) yang bertujuan untuk memenuhi permintaan dan mendukung pasar lokal maupun ekspor dalam bidang jasa pengecoran logam dan jasa tempa mendukung pembangunan infrastruktur perkeretaapian Indonesia melalui produk-produk prasarana kereta api. Kerja Sama antara PT. Pindad dan PT. KAI (Persero) menghasilkan produk alat penambat rel tipe KA-Clip dan hak kepemilikan PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Pengembangan terus dilakukan dengan memproduksi alat penambat rel type e-Clip dan telah dilakukan *test track* dan sudah mendapat izin penggunaan pengesahan dan rekomendasi pemakaian dari Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan. Alat Penambat Rel (*Rail fastener*) produksi Pindad sangat kompetitif, dengan jaminan kualitas pekerjaan yang tinggi dimana dalam proses produksi telah menggunakan Standar International maupun Nasional seperti Arema/Area Standar dan SNI.

Penguatan industri perkeretaapian perlu didukung dengan kompetensi SDM Industri Perkeretaapian yang profesional dan adaptif terhadap perkembangan teknologi dalam penyelenggaraan industri sarana perkeretaapian, industri teknologi persinyalan dan telekomunikasi perkeretaapian dan industri konstruksi dan manufaktur perkeretaapian. Kualifikasi keahlian/kecakapan SDM perkeretaapian diperoleh setelah mengikuti pendidikan dan pelatihan dapat dilakukan oleh badan hukum atau lembaga pendidikan dan pelatihan SDM Perkeretaapian yang telah mendapatkan akreditasi Menteri.

Tabel 3.11 Dukungan Pemangku Kepentingan Terhadap Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Indikator Kinerja	Dukungan Pemangku Kepentingan (*Stakeholders*)	
IKP1 Rasio Konektivitas Perkeretaapian	Pemerintah Daerah	• Proses perizinan pemanfaatan dan penggunaan lahan dalam pembangunan jalur kereta api • Penyediaan dan pembebasan lahan pada pembangunan jalur kereta api • Relokasi masyarakat yang terdampak dari pembangunan jalur kereta api • Pelaksanaan sosialisasi kepada masyarakat terkait pembangunan jalur kereta api • Penyediaan jalan akses menuju kawasan pembangunan jalur kereta api
	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	• Dukungan terhadap persetujuan andalalin pembangunan jalur kereta api • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pelaksanaan rekomendasi mitigasi dampak lalu lintas dari pembangunan jalur kereta api • Pelaksanaan manajemen lalu lintas dan penyediaan perlengkapan jalan di perlintasan sebidang kereta api dan jalan • Pelaksanaan manajemen lalu lintas pada perlintasan tidak sebidang
	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	• Dukungan dalam operasional kereta api di Pelabuhan • Penyediaan fasilitas pelabuhan untuk operasional kereta api di pelabuhan • Melakukan manajemen bongkar muat angkutan kereta api barang di pelabuhan
	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	• Dukungan dalam operasional kereta api di Bandara • Penyediaan fasilitas bandara untuk operasional kereta api bandara
	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	• Penyediaan angkutan pemadu moda dari/ke stasiun yang terintegrasi • Penyediaan prasarana dan fasilitas integrasi antarmoda dari stasiun kereta api penumpang menuju titik alih moda • Penyediaan prasarana dan fasilitas integrasi multimoda dari stasiun kereta api barang
	Kementerian ATR/BPN	• Dukungan proses perizinan pemanfaatan dan penggunaan lahan • Dukungan proses sertifikasi lahan di sepanjang jalur kereta api
	Kementerian Lingkungan Hidup	• Penyiapan dan persetujuan hasil dokumen hasil Amdal dan UPL/UKL • Pelaksanaan evaluasi pelaksanaan rekomendasi mitigasi dampak lingkungan • Pelaksanaan sosialisasi mitigasi dampak lingkungan kepada masyarakat
	Badan Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian (PT. KAI, PT. KCI, PT Railink, PT. KCIC, PT. MRT Jakarta, PT. LRT Jakarta, Konsorsium KA Sulsel))	• Penyediaan fasilitas pokok dan pendukung di stasiun kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Penyediaan fasilitas selama perjalanan kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Peningkatan pelayanan angkutan penumpang dan barang • Penyediaan fasilitas integrasi antarmoda dari stasiun menuju titik alih moda • Penyediaan fasilitas integrasi multimoda dari stasiun kereta api barang • Perencanaan dan pengadaan sarana perkeretaapian yang handal • Dukungan penyediaan dan pembebasan lahan reaktivasi jalur kereta api • Dukungan relokasi masyarakat yang terdampak reaktivasi jalur kereta api • Dukungan dalam melaksanakan sosialisasi kepada masyarakat terkait reaktivasi jalur kereta api • Penyediaan SDM pelayanan di stasiun dan SDM sarana perkeretaapian
	Industri Perkeretaapian	• Dukungan PT. LEN/PT. Len Railway System dalam penyediaan sistem persinyalan, catu daya sistem perkeretaapian, telekomunikasi perkeretaapian • Dukungan PT. Pindad dalam penyediaan prasarana perkeretaapian khususnya alat penambat rel type e-Clip
	Masyarakat	• Relokasi tempat tinggal yang terkena dampak

Indikator Kinerja	Dukungan Pemangku Kepentingan (*Stakeholders*)	
		• Pemberian ijin gangguan dan dampak lingkungan, sosial, lalu lintas dalam pembangunan jalur kereta api • Menjaga keamanan dan keselamatan selama proses pembangunan jalur kereta api
IKP2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian	Pemerintah Daerah	• Penyediaan angkutan umum dari/ke stasiun yang terintegrasi dan mudah dijangkau oleh masyarakat • Penyediaan akses dan perlengkapan jalan menuju stasiun kereta api yang aman, nyaman, selamat, terjangkau
	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	• Penyediaan angkutan umum dari/ke stasiun yang terintegrasi dan mudah dijangkau oleh masyarakat • Penyediaan akses dan perlengkapan jalan menuju stasiun kereta api yang aman, nyaman, selamat, terjangkau
	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	• Dukungan dalam operasional kereta api di Pelabuhan • Pelaksanaan manajemen lalu lintas kawasan Pelabuhan dan penyediaan fasilitas pelabuhan untuk operasional kereta api di pelabuhan • Dukungan manajemen bongkar muat angkutan kereta api barang di pelabuhan
	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	• Dukungan dalam operasional kereta api di Bandara • Dukungan penyediaan fasilitas bandara untuk operasional kereta api bandara
	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	• Penyediaan angkutan pemadu moda dari/ke stasiun yang terintegrasi • Penyediaan prasarana dan fasilitas integrasi antarmoda dari stasiun kereta api penumpang menuju titik alih moda • Penyediaan prasarana dan fasilitas integrasi multimoda dari stasiun kereta api barang
	Badan Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian (PT. KAI, PT. KCI, PT Railink, PT. KCIC, PT. MRT Jakarta, PT. LRT Jakarta, Konsorsium KA Sulsel)	• Peningkatan layanan operasional kereta api pada jalur kereta api • Perencanaan dan pengadaan sarana perkeretaapian yang handal • Penyediaan fasilitas pokok dan pendukung di stasiun kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Penyediaan fasilitas selama perjalanan kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Peningkatan pelayanan angkutan penumpang dan barang • Penyediaan fasilitas integrasi antarmoda dari stasiun menuju titik alih moda • Penyediaan fasilitas integrasi multimoda dari stasiun kereta api barang • Penyediaan SDM pelayanan di stasiun dan SDM sarana perkeretaapian
	Industri Perkeretaapian	• Dukungan PT. INKA (Persero) dalam penyediaan sarana perkeretaapian yang handal dan adaptif teknologi sesuai kebutuhan
	Operator Angkutan Umum	• Penyediaan sarana angkutan umum dari/ke stasiun kereta api yang handal dengan pelayanan sesuai standar pelayanan minimal • Penyediaan angkutan pemadu moda dari/ke stasiun yang terintegrasi sesuai standar pelayanan minimal • Penyediaan pengemudi yang berkompeten dan memiliki kemampuan melayani pengguna
	Pengguna Kereta Api	• Peningkatan perilaku selama di dalam stasiun kereta api dan selama perjalanan kereta api sesuai standar pelayanan minimal
IKP3 Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api	Badan Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian (PT. KAI, PT. KCI, PT Railink, PT. KCIC, PT. MRT Jakarta, PT. LRT Jakarta,	• Peningkatan layanan operasional kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Peningkatan pelayanan tiket berbasis teknologi digital • Peningkatan evaluasi dan pemantauan pemenuhan perjalanan sesuai grafik perjalanan kereta api secara *real time* • Perencanaan dan pengadaan sarana perkeretaapian yang handal • Penyediaan fasilitas selama perjalanan kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Peningkatan pemeliharaan dan perawatan sarana perkeretaapian untuk menjaga agar sarana perkeretaapian dalam kondisi laik operasi dan handal melalui pemeriksaan berkala, bersifat preventif/pencegahan dan perbaikan kerusakan • Peningkatan pelayanan angkutan penumpang dan barang

Indikator Kinerja	Dukungan Pemangku Kepentingan (*Stakeholders*)	
	Konsorsium KA Sulsel)	• Peningkatan kompetensi SDM sarana perkeretaapian
	Badan Usaha Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian (PT. KAI, PT. CRI)	• Peningkatan kualitas pemeliharaan prasarana perkeretaapian meliputi pemeriksaan dan perbaikan rutin (preventif) dan pekerjaan besar (korektif) pada infrastruktur seperti jalur rel, jembatan, terowongan, persinyalan, telekomunikasi, dan instalasi listrik aliran atas (LAA) untuk memastikan prasarana tetap laik operasi dan aman (kegiatan inspeksi rutin, perawatan berkala, perbaikan atau penggantian suku cadang
	Industri Perkeretaapian	• Dukungan PT. INKA (Persero) dalam penyediaan sarana perkeretaapian yang handal
IKP4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api	Pemerintah Daerah	• Penyediaan angkutan umum dari/ke stasiun yang terintegrasi dan mudah dijangkau oleh masyarakat • Penyediaan akses dan perlengkapan jalan menuju stasiun kereta api yang aman, nyaman, selamat, terjangkau
	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	• Penyediaan angkutan umum dari/ke stasiun yang terintegrasi dan mudah dijangkau oleh masyarakat • Penyediaan akses dan perlengkapan jalan menuju stasiun kereta api yang aman, nyaman, selamat, terjangkau
	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	• Dukungan dalam operasional kereta api di Pelabuhan • Peningkatan manajemen lalu lintas kawasan Pelabuhan dan penyediaan fasilitas pelabuhan untuk operasional kereta api di pelabuhan • Dukungan manajemen bongkar muat angkutan kereta api barang di pelabuhan
	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	• Dukungan dalam operasional kereta api di Bandara • Dukungan penyediaan fasilitas bandara untuk operasional kereta api bandara
	Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda	• Penyediaan angkutan pemadu moda dari/ke stasiun yang terintegrasi • Penyediaan prasarana dan fasilitas integrasi antarmoda dari stasiun kereta api penumpang menuju titik alih moda • Penyediaan prasarana dan fasilitas integrasi multimoda dari stasiun kereta api barang
	Badan Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian (PT. KAI, PT. KCI, PT Railink, PT. KCIC, PT. MRT Jakarta, PT. LRT Jakarta, Konsorsium KA Sulsel)	• Peningkatan layanan operasional kereta api pada jalur kereta api • Perencanaan dan pengadaan sarana perkeretaapian yang handal • Penyediaan fasilitas pokok dan pendukung di stasiun kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Penyediaan fasilitas selama perjalanan kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Peningkatan pelayanan angkutan penumpang dan barang • Penyediaan fasilitas integrasi antarmoda dari stasiun menuju titik alih moda • Penyediaan fasilitas integrasi multimoda dari stasiun kereta api barang • Peningkatan kompetensi SDM pelayanan di stasiun dan SDM sarana perkeretaapian
	Industri Perkeretaapian	• Dukungan PT. INKA (Persero) dalam penyediaan sarana perkeretaapian yang handal dengan kapasitas yang besar, penggunaan energi yang rendah dan ramah lingkungan
	Operator Angkutan Umum	• Penyediaan sarana angkutan umum dari/ke stasiun kereta api yang handal dengan pelayanan sesuai standar pelayanan minimal • Penyediaan angkutan pemadu moda dari/ke stasiun yang terintegrasi sesuai standar pelayanan minimal • Penyediaan pengemudi yang berkompeten dan memiliki kemampuan melayani pengguna
IKP5 Tingkat Keselamatan	Pemerintah Daerah	• Penyediaan angkutan umum dari/ke stasiun yang terintegrasi dan mudah dijangkau oleh masyarakat • Penyediaan akses dan perlengkapan jalan menuju stasiun kereta api

Indikator Kinerja	Dukungan Pemangku Kepentingan (*Stakeholders*)	
Transportasi Perkeretaapian		• Pelaksanaan evaluasi tahunan untuk perlintasan sebidang kereta api dengan jalan provinsi dan kabupaten/kota • Pembangunan fasilitas fly over/underpass untuk mengurangi jumlah perlintasan sebidang kereta api dengan jalan • Penutupan perlintasan sebidang liar • Penyediaan perlengkapan jalan (rambu, marka, alat pemberian isyarat) • Penyediaan petugas penjaga pintu perlintasan sebidang
	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	• Pelaksanaan manajemen lalu lintas dan penyediaan perlengkapan jalan di perlintasan sebidang kereta api dan jalan • Pelaksanaan manajemen lalu lintas pada perlintasan tidak sebidang • Pelaksanaan sosialisasi keselamatan di perlintasan sebidang kereta api dengan jalan
	Badan Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian (PT. KAI, PT. KCI, PT Railink, PT. KCIC, PT. MRT Jakarta, PT. LRT Jakarta, Konsorsium KA Sulsel)	• Peningkatan kualitas SDM operasional kereta api • Peningkatan pemeliharaan dan perawatan sarana perkeretaapian untuk menjaga agar sarana perkeretaapian dalam kondisi laik operasi dan handal melalui pemeriksaan berkala, bersifat preventif/pencegahan dan perbaikan kerusakan • Peningkatan keselamatan selama perjalanan kereta api sesuai standar pelayanan minimal • Peningkatan monitoring dan evaluasi pengawasan keselamatan perkeretaapian
	Badan Usaha Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian (PT. KAI (Persero))	• Penyediaan prasarana perkeretaapian di perlintasan sebidang kereta api (pos jaga, perlengkapan pintu perlintasan, rambu perlintasan dlsb) • Penyediaan petugas penjaga pintu perlintasan sebidang • Pelaksanaan sosialisasi keselamatan di perlintasan sebidang kereta api dengan jalan • Peningkatan kompetensi petugas pintu perlintasan sebidang
	Badan Usaha Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian (PT. KAI, PT. CRI)	• Peningkatan kualitas pemeliharaan prasarana perkeretaapian meliputi pemeriksaan dan perbaikan rutin (preventif) dan pekerjaan besar (korektif) pada infrastruktur seperti jalur rel, jembatan, terowongan, persinyalan, telekomunikasi, dan instalasi listrik aliran atas (LAA) untuk memastikan prasarana tetap laik operasi dan aman (kegiatan inspeksi rutin, perawatan berkala, perbaikan atau penggantian suku cadang
	Masyarakat Pengguna Jalan	• Mematuhi pengaturan lalu lintas di pintu perlintasan sebidang dengan tidak melanggar • Mengikuti prosedur saat melewati perlintasan sebidang terutama pada perlintasan yang tidak disediakan pintu perlintasan
IKP6 Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Sekretariat Jenderal	• Peningkatan evaluasi dan monitoring pelaksanaan tata kelola pemerintahan di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian nilai AKIP Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian Manajemen Risiko Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian kinerja anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian realisasi PNBP Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian kualitas sumber daya manusia Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian kelembagaan dan organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian pengelolaan aset dan BMN Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian pengawasan kearsipan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian penyelenggaraan perkantoran Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Indikator Kinerja	Dukungan Pemangku Kepentingan (*Stakeholders*)	
		• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian layanan publik berbasis elektronik Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian nilai keterbukaan informasi publik Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Kementerian PPN/Bappenas	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian prioritas nasional yang ditugaskan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Kementerian PAN RB	• Peningkatan evaluasi dan monitoring pelaksanaan tata kelola pemerintahan di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian Manajemen Risiko Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian kualitas sumber daya manusia Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian kelembagaan dan organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Kementerian Keuangan	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian kinerja anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian realisasi PNBP Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian pengelolaan aset dan BMN Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian prioritas nasional yang ditugaskan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Kementerian Komunikasi dan Digital	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian layanan publik berbasis elektronik Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian pengelolaan informasi dan komunikasi publik Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Badan Pemeriksa Keuangan (BPK)	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian opini BPK dan temuan BPK •
	Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP)	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring tindak lanjut temuan BPKP • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian prioritas nasional yang ditugaskan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Badan Kepegawaian Negara (BKN)	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian kualitas sumber daya manusia Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian kelembagaan dan organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian • Pelaksanaan evaluasi dan monitoring sistem merit Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP)	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian pengadaan barang dan jasa di Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Arsip Nasional Republik Indonesia (Anri)	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian pengawasan kearsipan
	Komisi Informasi Pusat (KIP)	• Pelaksanaan evaluasi dan monitoring pencapaian keterbukaan informasi publik Direktorat Jenderal Perkeretaapian

3.6 MANAJEMEN RISIKO

3.6.1 MANAJEMEN RISIKO UTAMA SASARAN PROGRAM

Sebagai upaya memastikan keberhasilan pelaksanaan program strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian, diperlukan penerapan manajemen risiko serta langkah mitigasi yang komprehensif. Risiko dapat muncul dalam berbagai bentuk, baik terkait keselamatan, kinerja pelayanan, konektivitas, maupun tata kelola. Oleh karena itu, risiko utama yang mungkin dihadapi beserta strategi mitigasi yang dirancang secara sistematis, melibatkan Direktorat/Balai, dan pemangku kepentingan terkait.

Dalam menyusun penerapan manajemen risiko mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan mempertimbangkan Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas terkait penetapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Lintas Sektor dalam RKP.

Pada **Tabel 3.12** disampaikan pemetaan identifikasi risiko yang dapat menjadi pedoman dalam mengantisipasi potensi hambatan, memperkuat koordinasi antar-unit, serta menjaga agar seluruh target pembangunan dan pelayanan perkeretaapian tetap tercapai sesuai dengan rencana. Dengan adanya mitigasi risiko yang terukur, diharapkan penyelenggaraan perkeretaapian nasional dapat lebih andal, aman, serta mendukung peningkatan konektivitas dan pelayanan publik.

3.6.2 KONTEKS MANAJEMEN RISIKO

Dalam pelaksanaan tugasnya, Direktorat Jenderal Perkeretaapian senantiasa menghadapi dinamika lingkungan yang menimbulkan beragam ketidakpastian. Ketidakpastian ini melahirkan risiko yang berdampak pada pencapaian tujuan organisasi. Dampak tersebut bisa bersifat positif ataupun negatif, yang berarti bisa membawa peluang ataupun ancaman.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian menghadapi risiko dalam setiap pengambilan keputusan dan tindakannya, mulai dari yang bersifat strategis hingga yang berkenaan dengan operasional sehari-hari. Terlebih di tengah lingkungan yang dibayangi ketidakpastian dan kompleksitas, sehingga Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus lebih adaptif terhadap perubahan.

Pemimpin Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus berpikir strategis bagaimana mengelola ketidakpastian dan kompleksitas yang makin tinggi, yang tentu saja berdampak pada peningkatan risiko organisasi. Semua risiko yang dihadapi Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus dikelola dengan cara yang sistematis dan terstruktur agar tidak menghambat atau menghalangi pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Untuk itu diperlukan manajemen risiko sebagai suatu pendekatan yang sistematis dan terstruktur dalam mengelola ketidakpastian dan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Manajemen risiko yang baik akan membantu pimpinan dan manajemen untuk mempertimbangkan risiko dalam setiap pengambilan keputusan strategis dan pengelolaan kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah mengamanatkan setiap pimpinan instansi pemerintah untuk melakukan

pengendalian intern di lingkungan kerjanya. Salah satu unsur pengendalian intern pemerintah adalah penilaian risiko yang dilakukan dengan menggunakan pendekatan manajemen risiko, yang bertujuan untuk mengelola risiko agar suatu organisasi/program/kegiatan dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dengan demikian, manajemen risiko merupakan bagian dari penyelenggaraan system pengendalian intern pemerintah yang harus diselenggarakan oleh setiap organisasi Pemerintah baik di pusat maupun daerah.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2018 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah di Lingkungan Kementerian Perhubungan menjelaskan bahwa penilaian risiko dilakukan pada tingkat instansi pemerintah, unit kerja, dan unit kerja mandiri. Penilaian risiko pada tingkat unit kerja dan unit kerja mandiri dilakukan terhadap aktivitas atau kegiatan yang dilakukan oleh unit yang bersangkutan, dengan maksud untuk mengenali, menganalisis, memvalidasi dan memutuskan cara untuk merespons risiko.

Penerapan manajemen risiko di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian mengacu pada ketentuan dan peraturan perundang-undangan mengenai pengendalian intern dan manajemen risiko yang berlaku di lingkungan Pemerintah serta berbasis SNI ISO 31000:2018 tentang Pedoman Manajemen Risiko diantaranya dalam penerapan prinsip-prinsip, kerangka kerja, dan proses manajemen risiko secara sistematis, terstruktur, dan sinergis. Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Penhubungan No. KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Pada tingkatan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, telah di susun pedoman teknis penerapan manajemen risiko di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. HK.209/3/19/DJKA/2023

Pada **Tabel 3.13** dan **Tabel 3.14** disampaikan matriks penjelasan mengenai hal-hal yang dapat mengancam dan melemahkan unit pemilik risiko baik ancaman internal maupun ancaman eksternal.

Tabel 3.12 Identifikasi Mitigasi Risiko Utama Sasaran Program dan Rencana Tindak Lanjut Pengendalian

No.	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
SP3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian			
1.	Prasarana tidak laik operasi	a. Pelaksanaan *rampcheck* kelaikan prasarana termasuk inventarisasi sertifikasi kelaikan serta monitoring terhadap tim teknis di lapangan; b. Pelaksanaan pengujian dan sertifikasi sesuai ketentuan dan tepat waktu; c. Melakukan reviu secara berjenjang terhadap hasil pengujian guna minimalisir ketidakvalidan/kesalahan hasil uji termasuk pengecekan ketersediaan dan kalibrasi alat pengujian secara berkala; dan d. Pengembangan kompetensi SDM operator dan regulator diantaranya dengan pelaksanaan bimbingan teknis/*workshop* termasuk penerapan praktik di lapangan.	Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Balai Pengujian Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
2.	Sarana tidak laik operasi	a. Pelaksanaan *rampcheck* kelaikan sarana termasuk pemeriksaan sertifikat untuk pencegahan pelanggaran pengoperasian sarana yang tidak laik; b. Pelaksanaan pengujian dan sertifikasi sesuai ketentuan dan tepat waktu; c. Koordinasi dengan operator terkait pelaksanaan pengujian dan sertifikasi sarana sesuai jadwal yang telah ditentukan termasuk melalui sistem TIK; dan d. Pengawasan terhadap masa berlaku sertifikat sarana yang beroperasi dengan dukungan sistem TIK.	Direktorat Sarana Perkeretaapian, Balai Pengujian Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
3.	Kegagalan sistem persinyalan	a. Pengawasan intensif untuk memastikan sistem *interface* persinyalan mekanik dan elektrik berjalan dengan baik termasuk pengoptimalan monitoring dari Balai/Satpel; b. Perawatan sistem persinyalan secara berkala serta inventaris/pemetaan data gangguan pada *interface* persinyalan mekanik dan elektrik; c. *Update* berkala dan pemantauan implementasi SOP pengoperasian sistem persinyalan mekanik dan elektrik; dan d. Usulan program peningkatan sistem persinyalan dari mekanik ke elektrik prioritas di lokasi yang rawan terjadi kegagalan sistem persinyalan.	Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
4.	Kondisi jalur kereta api tidak sesuai spesifikasi teknis/rusak/rel aus/putus	a. Kegiatan inspeksi secara berkala termasuk penggunaan sistem TIK dalam peningkatan pengawasan prasarana; b. Perawatan prasarana milik negara melalui skema IMO (kontrak dengan BUPP) didukung dengan perbaikan tata kelola IMO; dan c. Dukungan kelembagaan yang memadai dalam pengelolaan prasarana milik negara diantaranya dengan pembentukan BUPP.	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola

No.	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
5.	Terjadinya longsoran/penurunan tanah di lokasi jalur kereta api	a. Pemetaan/inventarisasi daerah rawan bencana serta koordinasi dengan pihak terkait untuk penanganan; b. Pemantauan kondisi prasarana pada masa cuaca ekstrem dan daerah rawan; dan c. Penyampaian surat himbauan terkait dengan kondisi cuaca ekstrem dan daerah rawan bencana (banjir dan longsor).	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
6.	Kebakaran sarana kereta api	a. Pengawasan terhadap penerapan SOP oleh operator dalam penjagaan aset sarana perkeretaapian; dan b. Penyediaan fasilitas keselamatan dan keamanan di sarana perkeretaapian sesuai ketentuan/standar pelayanan minimum serta pelaksanaan *rampcheck* berkala.	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Direktorat Sarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
SP2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian			
1.	Berhentinya pengoperasian kereta api perintis/penugasan	a. Pemenuhan kondisi prasarana laik operasi termasuk peningkatan keamanan operasional kereta api perintis dari gangguan eksternal; b. Persyaratan penugasan kepada operator terkait ketersediaan sarana perintis yang laik operasi termasuk sarana cadangan sesuai spesifikasi teknis untuk jaminan layanan tidak berhenti; c. Pemenuhan anggaran penyelenggaraan kereta api perintis sesuai kebutuhan/*demand* masyarakat; dan d. Pemantauan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimum kereta api perintis.	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
2.	Gangguan keamanan di perlintasan sebidang jalur kereta api	a. Sosialisasi peningkatan keamanan perlintasan sebidang secara berkala kepada masyarakat; b. Mengintensifkan pelaksanaan bimbingan teknis dan sertifikasi penjaga perlintasan sebidang; c. Perawatan perlintasan sebidang melalui kegiatan IMO pada prasarana milik negara; d. Koordinasi dengan Pemda/Dinas Perhubungan/Operator/Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta pelibatan Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola kereta api untuk dapat melengkapi rambu dan marka di perlintasan sebidang termasuk *yellow box;* e. Melakukan monev ke perlintasan secara terpadu dan memberikan rekomendasi kepada Pemerintah Daerah untuk memastikan perlintasan sesuai dengan spesifikasi teknis; dan f. Evaluasi dan memberikan rekomendasi peningkatan keamanan di Lokasi perlintasan sebidang termasuk monitoring tindak lanjut terhadap rekomendasi yang telah disampaikan; g. Dukungan pemanfaatan *database* perlintasan sebidang yang *update* dan lengkap guna penyamaan data kondisi/status dan rekomendasi peningkatan keamanan perlintasan sebidang yang dapat digunakan oleh *stakeholder* terkait (Kemendagri, Pemda, PUPR, badan usaha/operator, dll).	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola

No.	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
3.	Gangguan operasional perjalanan kereta api	a. Koordinasi badan usaha/operator untuk peningkatan pemeriksaan/perawatan sarana dan prasarana yang handal termasuk menggunakan *Predictive Maintenance System;* b. Pencatatan frekuensi kejadian gangguan operasional dan koordinasi aktif dengan Direktorat Teknis, operator dan Balai Teknik Perkeretaapian terkait alam/cuaca, perawatan dan pemeliharaan aset sarana dan prasarana perkeretaapian serta Pemda dan aparat penegak hukum (terkait penegakan hukum dan pencegahan aksi pencurian, *vandalisme*, dll); c. Pengawasan di daerah rawan pelemparan, pencurian dan perusakan termasuk sosialisasi kepada masyarakat sekitar; d. Integrasi data dengan badan usaha/operator perkeretaapian untuk mendukung pengawasan kondisi prasarana dan sarana perkeretaapian berbasis teknologi informasi; e. Penyediaan peralatan/AMUS untuk antisipasi penanganan kecelakaan/bencana alam; f. Pembinaan penyusunan SOP pengoperasian sesuai ketentuan termasuk mengakomodir teknologi baru; dan g. Menggerakkan Satuan Pelayanan/Balai untuk pengawasan berkala terhadap kondisi aset/prasarana perkeretaapian serta mendeteksi perubahan lingkungan yang dapat mempengaruhi kondisi aset/prasarana perkeretaapian termasuk penggunaan sistem deteksi bencana untuk memantau banjir, longsor, dan gempa.	Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Sarana Perkeretaapian, Seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
4.	Gratifikasi dalam perizinan penyelenggaraan perkeretaapian	a. Penyusunan pakta integritas termasuk penandatanganan surat pernyataan anti gratifikasi dan tidak menerima gratifikasi; b. Pembentukan Tim UPG serta layanan pengaduan Direktorat Prasarana Perkeretaapian; c. Standarisasi proses perizinan (dokumentasi dan menyederhanakan alur perizinan *manual*) termasuk penyiapan SOP mikro terkait perizinan; d. Optimalisasi pemanfaatan sistem TIK dalam pengelolaan perizinan; e. Imbauan dan sosialisasi anti gratifikasi melalui berbagai media; f. Pelaksanaan inspeksi/pengawasan di lapangan termasuk pendampingan Inspektorat Jenderal/BPKP/instansi terkait lainnya serta monitoring rekomendasi hasil inspeksi/pengawasan; dan g. Pengawasan dan pelaporan terkait gratifikasi dan pemanfaatan WBS.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Teknis, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola

No.	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
5.	Kegiatan peningkatan jalur kereta api/pembangunan jalur ganda kereta api tidak selesai tepat waktu	a. Memastikan kesiapan *readiness criteria* sesuai ketentuan sebelum diprogramkan/dianggarkan (perencanaan teknis, perizinan, kesiapan lahan, dan lain-lainnya); b. Mengintensifkan fungsi pengawasan melalui pendampingan kegiatan konstruksi oleh Inspektur Perkeretaapian dan tenaga ahli yang kompeten dalam pelaksanaan kegiatan agar selesai tepat waktu dan sesuai ketentuan; c. Penambahan peralatan kerja termasuk penggunaan teknologi/modernisasi peralatan; dan d. Pembahasan berkala mengundang *expert*/ahli serta *stakeholder* terkait progres dan asistensi berkala.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
6.	Ketidakefektifan pengawasan kondisi prasarana (pengawasan tidak optimal dilaksanakan)	a. Pelaksanaan pengawasan sesuai prioritas; b. Pengoptimalan pengawasan prasarana perkeretaapian oleh Satuan Pelayanan/Balai; dan c. Integrasi data dengan badan usaha/operator perkeretaapian untuk mendukung pengawasan kondisi prasarana perkeretaapian berbasis teknologi informasi.	Seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
7.	Ketidakpatuhan Badan Usaha memenuhi ketentuan pada penetapan lintas pelayanan perkeretaapian yang diterbitkan	a. Melakukan evaluasi rutin terhadap realisasi perjalanan kereta api dan menyampaikan agar perjalanan kereta api yang belum memiliki lintas pelayanan dapat diusulkan penetapan lintas pelayanannya; dan b. Integrasi data dengan badan usaha/operator perkeretaapian untuk mendukung pengawasan operasional perkeretaapian berbasis teknologi informasi.	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
8.	Ketidakpatuhan Badan Usaha memenuhi ketentuan perizinan bidang prasarana perkeretaapian	a. Pembahasan proses penyelesaian perizinan dengan pemegang izin; b. Inventarisasi data dan monitoring perizinan yang telah diterbitkan termasuk penyampaian surat pemberitahuan/teguran untuk yang tidak memenuhi ketentuan perizinan; dan c. Sosialisasi peraturan dan SOP perizinan bidang prasarana perkeretaapian.	Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
9.	Ketidakpatuhan Badan Usaha Penyelenggara Sarana dalam pemenuhan persyaratan sesuai Spesifikasi Teknis atau ketentuan	a. Bimbingan Teknis terhadap Badan Usaha Penyelenggara Sarana; dan b. Koordinasi/*sharing knowledge* dengan Badan Usaha Penyelenggara Sarana terkait data dukung sesuai dengan ketentuan.	Direktorat Sarana Perkeretaapian
10.	Ketidakpatuhan pembangunan prasarana umum/khusus oleh Badan Usaha yang belum memiliki perizinan sesuai ketentuan	a. Berkomunikasi dan berkoordinasi dengan pemegang izin; b. Pembahasan proses penyelesaian perizinan dengan pemegang izin; dan c. Pengawasan pembangunan prasarana perkeretaapian umum/khusus yang dibangun oleh Badan Usaha.	Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola

No.	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
11.	Ketidaktelitian/ketidakvalidan hasil pengawasan prasarana	a. Bimbingan teknis dan penyegaran kompetensi SDM Teknis/Inspektur perkeretaapian; b. Surat himbauan untuk penyediaan data kondisi prasarana secara berkala; dan c. Integrasi data dengan badan usaha/operator perkeretaapian untuk mendukung pengawasan kondisi prasarana perkeretaapian berbasis teknologi informasi	Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
12.	Ketidaktersediaan lahan untuk pembangunan jalur kereta api	a. Mediasi/konsinyasi pembayaran ganti rugi melalui Pengadilan Negeri/Tinggi setempat; b. Pengusulan anggaran termasuk usulan relaksasi/revisi anggaran untuk mendukung pengadaan tanah; dan c. Sosialisasi kepada masyarakat serta koordinasi dengan *stakeholder* terkait (ATR/BPN, APH, Pemda, lainnya).	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
13.	Kurangnya minat pengguna jasa angkutan kereta api barang	a. Pengaturan penetapan tarif untuk angkutan barang; dan b. Konsultasi publik/sosialisasi terkait angkutan barang dengan kereta api termasuk analisis penyelenggaraan angkutan logistik terintegrasi dengan moda kereta api.	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
14.	Rendahnya tingkat kelulusan uji kompetensi SDM operator perkeretaapian	a. Pengawasan pelaksanaan diklat peningkatan kompetensi SDM operator perkeretaapian; dan b. Monitoring dan evaluasi terhadap lembaga diklat terakreditasi.	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Balai Pengujian Perkeretaapian
15.	Tertundanya proses persetujuan rancang bangun sarana perkeretaapian dengan teknologi baru	a. Studi banding/*benchmarking* terkait penerapan teknologi baru; dan b. Percepatan penyelesaian rancangan PM tentang Standar Spesifikasi Teknis Perkeretaapian dengan Teknologi Baru.	Direktorat Sarana Perkeretaapian
16.	Tidak terpenuhi kebutuhan sarana milik negara dalam pelaksanaan pengawasan/inspeksi/lainnya	a. Pengadaan sarana milik negara/peralatan khusus; b. Perawatan sarana milik negara/peralatan khusus berkala dan berat; dan c. Monitoring kondisi sarana milik negara/peralatan khusus termasuk pemeriksaan bersama penggunaannya.	Direktorat Sarana Perkeretaapian, Balai Perawatan Perkeretaapian
SP1. Meningkatnya Konektivitas Transportasi Perkeretaapian			
1.	Gratifikasi dalam pembangunan prasarana mendukung konektivitas perkeretaapian	a. Penyusunan pakta integritas termasuk penandatanganan surat pernyataan anti gratifikasi dan tidak menerima gratifikasi; b. Pembentukan Tim UPG serta layanan pengaduan Direktorat Prasarana Perkeretaapian; dan c. Imbauan dan sosialisasi anti gratifikasi melalui berbagai media; d. Pelaksanaan inspeksi/pengawasan di lapangan termasuk pendampingan Inspektorat Jenderal/BPKP/instansi terkait lainnya serta monitoring rekomendasi hasil inspeksi/pengawasan; dan e. Pengawasan dan pelaporan terkait gratifikasi dan pemanfaatan WBS.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat teknis, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola

No.	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
2.	Integrasi intermoda dan antarmoda tidak terpenuhi	a. Evaluasi *grand design* integrasi intermoda dan antarmoda sebagai acuan bersama; dan b. Koordinasi dan membangun komunikasi efektif antar *stakeholder* (pemerintah pusat, pemerintah daerah, operator, lainnya) antara lain melalui Perjanjian Kerja sama atau MoU yang membagi kewenangan antar pihak dengan jelas.	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
3.	Keterlambatan pembangunan prasarana mendukung konektivitas perkeretaapian	a. Memastikan kesiapan *readiness criteria* sesuai ketentuan sebelum diprogramkan/dianggarkan (perencanaan teknis, perizinan, kesiapan lahan, lainnya), termasuk dukungan NSPK yang memadai; b. Sosialisasi kepada masyarakat terkait pengadaan lahan dan pelaksanaan pembangunan termasuk meningkatkan partisipasi masyarakat; c. Percepatan pengadaan lahan dengan mediasi/konsinyasi melalui Pengadilan Negeri/Tinggi setempat; d. Pemenuhan anggaran sesuai kebutuhan dan tahapan pembangunan; e. Dukungan SDM yang kompeten dalam pembangunan sesuai bidang tugas; f. Mengintensifkan fungsi pengawasan melalui pendampingan kegiatan konstruksi oleh Inspektur Perkeretaapian dan tenaga ahli yang kompeten dalam pelaksanaan kegiatan agar selesai tepat waktu dan sesuai ketentuan; g. Penambahan peralatan kerja termasuk penggunaan teknologi/modernisasi peralatan; dan h. Pembentukan tim teknis dan rapat berkala/koordinasi stakeholder terkait progres Pembangunan.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
4.	Ketidakoptimalan pemanfaatan sistem jaringan perkeretaapian untuk angkutan logistik	a. Penetapan dan penerapan *single* tarif angkutan barang kereta api; dan b. Peningkatan utilisasi jalur kereta api pelayanan angkutan barang yang terhubung dengan pusat logistik.	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
5.	Ketidaksesuaian pembangunan prasarana perkeretaapian berdasarkan ketentuan atau spesifikasi teknis mendukung konektivitas perkeretaapian	a. Penetapan dan pengawasan standar kompetensi SDM pelaksana dan supervisi pembangunan perkeretaapian termasuk dukungan Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria yang memadai; b. Pembentukan tim teknis dan rapat berkala/koordinasi *stakeholder* terkait progres pembangunan; c. Mengintensifkan fungsi pengawasan melalui pendampingan kegiatan konstruksi oleh Inspektur Perkeretaapian dan tenaga ahli yang kompeten dalam pelaksanaan kegiatan agar selesai tepat waktu dan sesuai ketentuan; d. Dukungan SDM yang kompeten dalam pembangunan sesuai bidang tugas termasuk pemberian bimbingan teknis pembangunan prasarana perkeretaapian; dan e. Peningkatan pengawasan pembangunan prasarana dilengkapi penyampaian rekomendasi serta monitoring penyelesaian tindak lanjut rekomendasi hasil pengawasan.	Direktorat Prasarana Perkeretaapian, seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
6.	Ketidaktersediaan fasilitas perpindahan moda pada simpul	a. Penyiapan *grand design* fasilitas perpindahan moda pada simpul transportasi kereta api sebagai acuan bersama; dan	Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api,

No.	Identifikasi Risiko	Uraian Mitigasi Risiko	Penanggung jawab Risiko
	transportasi kereta api	b. Koordinasi dan membangun komunikasi efektif antar *stakeholder* (pemerintah pusat, pemerintah daerah, operator, lainnya) antara lain melalui Perjanjian Kerja sama atau MoU yang membagi kewenangan antar pihak dengan jelas.	seluruh Balai Teknik Perkeretaapian/Balai Pengelola
SP4. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian			
1.	Rendahnya perolehan Penerima Negara Bukan Pajak (PNBP) bidang perkeretaapian	a. Percepatan penyusunan/*update* regulasi terkait PNBP bidang perkeretaapian; b. Identifikasi potensi penambahan perolehan PNBP termasuk dari pengoptimalan pemanfaatan aset perkeretaapian; dan c. Pengembangan UPT/Balai menjadi Badan Layanan Umum untuk peningkatan layanan dan PNBP sesuai ketentuan.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian
2.	Tidak tercapainya nilai Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian	a. Dukungan dan keterlibatan pimpinan unit kerja secara intensif dalam penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah; b. Pembentukan Tim dan dukungan SDM yang kompeten melalui bimbingan teknis terkait Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah secara berkala; c. Monitoring dan evaluasi capaian kinerja termasuk pembahasan secara berkala dan berjenjang terkait perencanaan, pengukuran, pelaporan dan evaluasi internal akuntabilitas kinerja dengan seluruh komponen unit kerja; d. Koordinasi/asistensi intensif dengan Biro Perencanaan Kementerian Perhubungan/Bappenas/Kementerian PANRB/Tim Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah; dan e. Tindak lanjut rekomendasi hasil evaluasi implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah baik dari Aparat Pengawasan Intern Pemerintah maupun Kementerian PANRB.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian
3.	Tidak tercapainya Indeks Profesional ASN	a. Pembinaan ASN Direktorat Jenderal Perkeretaapian secara rutin/berkala dalam upaya peningkatan kinerja dan disiplin pegawai; b. Pelaksanaan pendidikan dan pelatihan teknis bidang perkeretaapian dalam upaya peningkatan kompetensi pegawai; dan c. Pelaksanaan analisis jabatan serta penyusunan standar kompetensi dengan melibatkan unit kerja terkait.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian
4.	Tidak tercapainya Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian	a. Peningkatan kualitas perencanaan anggaran dengan pemanfaatan standar biaya umum dan standar biaya khusus secara optimal; b. Percepatan penyerapan anggaran serta pelaksanaan monitoring dan evaluasi pelaksanaan anggaran; c. Percepatan/akselerasi proses pengadaan barang dan jasa pada awal tahun anggaran agar kegiatan prioritas dapat diselesaikan tepat waktu dengan *output* maksimal; dan d. Melakukan penyesuaian/revisi Rencana Penarikan Dana (RPD) dan pelaporan realisasi *output* pada aplikasi Sistem Aplikasi Keuangan Tingkat Instansi secara rutin dan berkala guna meningkatkan nilai rata-rata NKA Satker, konsistensi serta nilai efisiensi penggunaan anggaran.	Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian, seluruh Satker di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Tabel 3.13 Hal-hal yang Dapat Mengancam dan Melemahkan Unit Pemilik Risiko (Ancaman Internal)

Ancaman	Kekuatan	Kelemahan
Man	1. Fokus kebijakan pada peningkatan kompetensi SDM regulator perkeretaapian melalui pendidikan/pelatihan serta uji kompetensi agar memiliki sertifikat kompetensi 2. Penerapan jabatan fungsional tertentu bidang perkeretaapian 3. Penguatan kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai regulator dalam pelaksanaan tugas dan fungsi penataan organisasi melalui: o Penataan Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api peningkatan layanan angkutan kereta api o Penataan Direktorat Prasarana Perkeretaapian dalam mendukung pengembangan teknologi prasarana, peningkatan pelayanan dan keselamatan o Penataan Direktorat Sarana Perkeretaapian mengurangi kasus kecelakaan kereta api dengan meningkatkan keandalan sarana perkeretaapian dan mendorong pengembangan teknologi sarana kereta api o Penataan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dengan meningkatkan fungsi dalam pengaturan/pengendalian/pengawasan keselamatan dan keamanan sesuai dengan perkembangan teknologi perkeretaapian o Pembentukan Direktorat Pengembangan Perkeretaapian bertujuan meningkatkan peranan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam mewujudkan teknologi perkeretaapian yang modern dan ramah lingkungan o Penguatan Balai Teknik Perkeretaapian melalui pembentukan Satuan Pelayanan (sudah dilakukan), penguatan bidang hukum, pengelolaan aset dan perawatan prasarana perkeretaapian milik negara, kebutuhan standar operasional prosedur dengan instruksi kerja dan peningkatan kuantitas dan kualitas SDM kompeten o Peningkatan peran BPKA dalam pembangunan, pemanfaatan prasarana, peningkatan pelayanan perkeretaapian, kebutuhan standar operasional prosedur dalam pengelolaan perkeretaapian dan peningkatan kuantitas dan kualitas SDM kompeten o Peningkatan peran Balai Pengujian Perkeretaapian dalam optimalisasi BLU, sinkronisasi dokumen Rencana Strategis dan Rencana Strategi Bisnis, satuan pengujian dan di daerah, optimalisasi pemenuhan dan pemeliharaan peralatan pengujian perkeretaapian serta peningkatan kuantitas dan kualitas SDM kompeten o Peningkatan peran Balai Perawatan Perkeretaapian dalam mempersiapkan BLU, potensi melaksanakan perawatan prasarana, pemenuhan dan	1. Belum terpenuhinya kuantitas SDM regulator perkeretaapian sesuai target di dalam RIP Nasional. Saat ini jumlah ASN bidang perkeretaapian berjumlah 1.240 orang dari target kebutuhan 3.134 orang sesuai analisis beban kerja. 2. Belum terpenuhinya kuantitas SDM regulator perkeretaapian yang sudah bersertifikat. Saat ini berjumlah 1.073 orang SDM operator perkeretaapian yang sudah bersertifikat 3. Belum meratanya penugasan SDM jabatan fungsional tertentu bidang perkeretaapian yang meliputi auditor, inspektur prasarana perkeretaapian, inspektur sarana perkeretaapian, penguji prasarana perkeretaapian, penguji sarana perkeretaapian 4. Belum terpenuhinya kuantitas SDM operator perkeretaapian. Saat ini baru berjumlah 8.854 orang SDM operator perkeretaapian yang sudah bersertifikat dari target 54.182 orang di dalam RIP Nasional 5. Belum terpenuhinya kebutuhan penguasaan dan kompetensi SDM terhadap teknologi baru bidang perkeretaapian 6. Belum optimalnya dukungan sistem pendidikan dan pelatihan SDM unggul di bidang perkeretaapian terhadap kebutuhan regulator, industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi 7. Pembentukan Badan Usaha Penyelenggara Prasarana milik negara sesuai amanat UU Nomor 23 tahun 2007 dalam upaya mewujudkan multioperator pada jalur eksistng

Ancaman	Kekuatan	Kelemahan
	pemeliharaan peralatan perawatan perkeretaapian, satuan perawatan di daerah, optimalisasi pemanfaatan aset dan peningkatan kuantitas dan kualitas SDM kompeten 4. Penyederhanaan birokrasi melalui optimalisasi jabatan fungsional agar percepatan pelayanan, organisasi yang lebih lincah, ramping dan tanpa sekat-sekat dengan tetap meningkatkan profesionalisme aparatur 5. Penguatan budaya organisasi melalui gerakan efisiensi birokrasi, program budaya kerja baru, manajemen mutu budaya (*digital workplace*, inovasi dan *green office*)	
Money	1. Terdapat alternatif sumber pendanaan pembangunan perkeretaapian melalui beberapa skenario Rupiah Murni, SBSN, PHLN dan KPBU atau alternatif pendanaan lainnya 2. Potensi negara yang memberikan skema PHLN yang cukup tinggi	1. Menurunnya pagu anggaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2025 dibandingkan tahun terakhir (2022-2024) 2. Implementasi pendanaan dengan skema KPBU di bidang perkeretaapian masih terbatas 3. Perolehan PNBP bidang perkeretaapian yang belum optimal sesuai target PNBP 4. Perolehan PNBP bidang perkeretaapian belum optimal sebagai alternatif sumber pembiayaan pembangunan perkeretaapian
Method	1. Pelaksanaan konstruksi bidang perkeretaapian mayoritas dengan metode padat karya yang dapat memberdayakan masyarakat sekitar dalam kegiatan pembangunan perkeretaapian 2. Penguatan dukungan pembinaan pelaksanaan tugas Balai oleh Direktorat teknis 3. Penetapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian guna mendukung operasional perkeretaapian yang aman dan selamat 4. Penerapan standar pelayanan minimal dalam layanan angkutan kereta api 5. Dokumen perencanaan perkeretaapian sudah cukup lengkap antara lain dokumen RIP Nasional (jangka panjang sampai 2030), dokumen Renstra (jangka menengah sampai 2029) dan dokumen RKT, PK dan RKA (jangka pendek)	1. Pengawasan dan pengendalian belum optimal terhadap pengoperasian serta kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian (belum menggunakan sistem IT yang modern) 2. Penyelenggaraan IMO, PSO dan TAC yang belum optimal dimana perlu penyesuaian regulasi 3. Manajemen Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) peka perlu diterapkan sesuai prinsip multi operator 4. Kebutuhan untuk penanganan perlintasan sebidang diantaranya melalu pembangunan perlintasan tidak sebiang (*flyover* dan *underpass*), peningkatan fasilitas keselamatan/pintu perlintasan/*early warning system* dan penutupan perlintasan sebidang liar 5. Belum optimalnya integrasi antarmoda untuk meningkatkan *level of service* pelayanan transportasi perkeretaapian terutama pada stasiun kereta api 6. Perlu dilakukan peningkatan *early warning system* pada jalur rawan bencana agar dapat meningkatkan keselamatan terhadap perjalanan kereta api 7. Dokumen regulasi/NSPK belum secara lengkap dan perlu dilakukan pemutakhiran

Ancaman	Kekuatan	Kelemahan
Machine	1. Perkembangan penerapan teknologi perkeretaapian di Indonesia yang cukup pesat dari teknologi sarana dengan operasional manual, GoA1 sampai dengan GoA4 2. Perkembangan teknologi *Autonomous Rail Rapid Transit* (ART) atau kereta tanpa rel adalah moda transportasi massal yang bergerak di atas roda karet mengikuti jalur virtual, bukan rel fisik 3. Kebijakan penerapan penggunaan komponen TKDN pada prasarana dan sarana perkeretaapian 4. Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah memiliki Balai Perawatan Perkeretaapian yang memiliki tugas dan fungsi melakukan perawatan sarana milik negara	1. Komponen prasarana mayoritas masih didatangkan dari luar negeri (impor) sehingga kesulitan dalam berkelanjutan suku cadang dan perawatannya 2. Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi belum optimal dalam mendukung pelaksanaan pengendalian dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian sebagai regulator 3. Masih terbatasnya sarana milik negara untuk keperluan perawatan dan penanganan pada saat kejadian kecelakaan atau kejadian *force major* 4. Kebijakan dalam pengadaan sarana penugasan untuk pelayanan KA Perintis dan PSO
Material	1. Aset perkeretaapian milik negara beroperasi dan tersebar di Sumatera, Jawa, Sulawesi dengan nilai aset yang cukup besar sehingga dibutuhkan manajemen pengelolaan aset yang baik 2. Dukungan penyediaan fasilitas dan material yang mencukupi untuk layanan perkantoran dalam rangka menunjang kinerja pegawai dan pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1. Pemanfaatan aset perkeretaapian milik negara yang tersebar di Sumatera, Jawa dan Sulawesi belum optimal untuk peningkatan PNBP 2. Pembangunan/perawatan prasarana dan sarana dengan teknologi tinggi, masih menggunakan material suku cadang dari luar negeri (impor) 3. Potensi ancaman keamanan aset terhadap pencurian barang milik negara

Tabel 3.14 Hal-hal yang Dapat Mengancam dan Melemahkan Unit Pemilik Risiko (Ancaman Eksternal)

Ancaman	Kekuatan	Kelemahan
Politik	1. Tuntutan pemerintah daerah/masyarakat bagi perluasan jaringan perkeretaapian 2. Peningkatan kinerja layanan perkeretaapian sebagai komoditas politik 3. Koordinasi *stakeholders* yang intensif mendukung kelancaran peningkatan konektivitas, pelayanan dan keselamatan perkeretaapian 4. Program kerja pemerintah serta aspirasi anggota DPR RI dalam pembangunan perkeretaapian 5. Kebijakan pemindahan Ibukota Negara ke IKN yang berpotensi adanya pengembangan perkeretaapian dengan pemanfaatan teknologi sarana dan prasarana yang berkelanjutan	1. Perubahan stabilitas politik dapat mengakibatkan perubahan kebijakan skala prioritas dalam pembangunan perkeretaapian 2. Perlunya sinkronisasi perencanaan pembangunan antar Kementerian/Lembaga dengan Pemerintah Daerah 3. Perubahan arah kebijakan/prioritas kegiatan pada saat pergantian kabinet pemerintah
Ekonomi	1. Pengoperasian moda transportasi kereta api yang efisien secara ekonomi khususnya untuk angkutan penumpang perkotaan dan angkutan barang antar kota	1. Ketergantungan dengan pembiayaan dan anggaran dari APBN masih besar 2. Minat investasi swasta terkendala kebutuhan pembiayaan yang besar dan jangka waktu investasi yang panjang/lama 3. Perubahan perkembangan di perdagangan dunia lebih dinamis

Ancaman	Kekuatan	Kelemahan
	2. Pengoperasian kereta api perkotaan (LRT, MRT, KRL), kereta api antar kota, kereta api cepat telah berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah terutama di sekitar kawasan stasiun kereta api 3. Peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat di sekitar stasiun kereta api sebagai akibat dari peningkatan mobilitas penumpang termasuk peningkatan nilai aset/lahan/properti di sekitar stasiun kereta api	
Sosial – Budaya	1. Tanggapan dan kepuasan masyarakat terhadap transportasi perkeretaapian sebagai moda yang paling aman, murah, tepat waktu dan modern dengan pelayanan yang sudah cukup baik dan terus meningkat 2. Pelayanan kereta api penumpang yang handal, inklusif dan berkelanjutan dengan memberikan akses yang mudah bagi yang berkebutuhan khusus 3. Peningkatan aktivitas sosial masyarakat dengan terbangun dan beroperasinya pelayanan kereta api 4. Budaya masyarakat yang sudah memanfaatkan teknologi dan mudah beradaptasi dengan perkembangan	1. Jalur kereta api yang panjang rentan terhadap konflik sosial dengan masyarakat yang tinggal di sekitar jalur kereta api, aset non-operasi rawan pencurian termasuk konflik di perlintasan sebidang 2. Kegiatan pembangunan perkeretaapian yang membutuhkan pengadaan/penertiban lahan cenderung memunculkan permasalahan/proses dari masyarakat yang terdampak 3. Perlunya sterilisasi dan penanganan perlintasan sebidang guna peningkatan keselamatan terhadap jalur kereta api yang pada penduduk dengan aktivitas sosial yang tinggi
Lingkungan	1. Transportasi perkeretaapian sebagai moda angkutan massal yang ramah lingkungan/rendah emisi dengan kapasitas daya angkutan yang lebih besar memberikan keunggulan dibandingkan moda transportasi lain 2. Dukungan penyiapan dokumen lingkungan, persetujuan perizinan lingkungan serta monitoring RKL/RPL dalam kegiatan pembangunan/peningkatan prasarana perkeretaapian untuk meminimalkan dampak lingkungan 3. Perpindahan moda (*moda shifting*) diharapkan dapat mengurangi konsumsi BBM dari penggunaan angkutan jalan raya 4. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api di kawasan perkotaan semakin mendesak untuk mengurangi tingkat kemacetan di jalan dan tingkat polusi udara yang semakin meningkat	1. Perubahan lingkungan di sekitar prasarana perkeretaapian mengancam kelaikan pengoperasian prasarana perkeretaapian (rawan longsor/amblesan/banjir/lainnya) 2. Pertimbangan dampak lingkungan sering menghambat rencana pengembangan jaringan perkeretaapian, sehingga diperlukan sinkronisasi pengelolaan lingkungan antar Kementerian/Lembaga dengan pemerintah daerah 3. Perubahan tata guna lahan akibat pembangunan jalur kereta api (peningkatan aktivitas ekonomi) dapat mempengaruhi kondisi lingkungan sekitar
Alam	1. Dukungan sumber daya alam Indonesia yang banyak dan potensi untuk diangkut melalui kereta api 2. Lahan Indonesia yang masih luas untuk lokasi pembangunan perkeretaapian 3. Dukungan sumber daya alam yang banyak sebagai potensi yang mendukung industri perkeretaapian	1. Kondisi iklim dan cuaca yang tidak pasti mempengaruhi progres kegiatan pembangunan perkeretaapian 2. Kondisi alam dan karakteristik teknis sepanjang trase jalur kereta api yang cukup sulit sehingga terkendala dalam menetapkan trase jalur kereta api dan membutuhkan perencanaan teknis yang memadai 3. Sebagian besar wilayah yang direncanakan pengembangan jalur kereta api merupakan kawasan dengan kondisi topografi berbukit dan pegunungan yang menyebabkan biaya konstruksi tinggi karena membutuhkan pengembangan teknologi penanganan

Ancaman	Kekuatan	Kelemahan
		4. Kondisi curah hujan yang tinggi dapat menyebabkan terjadinya longsoran, erosi, banjir pada jalur kereta api 5. Ancaman terjadinya bencana alam besar sepertinya ancaman *megathrust* 6. Kondisi wilayah pengembangan transportasi perkeretaapian yang berbeda-beda menyebabkan kebutuhan sumber daya yang perlu dilakukan penyesuaian
Informasi dan Teknologi	1. Pembaruan teknologi sarana dan prasarana dalam pengoperasian kereta api menjadi salah satu penentu daya saing dan kualitas layanan moda kereta api di masa datang 2. Telah dibentuk dim CSIRT tingkat Kemenhub untuk menangani insiden serangan IT 3. Penggunaan Grade of Automation level 3 (GoA-3) pada sistem LRT Jabodetabek dan GoA level 1 pada sistem Kereta Api Cepat Jakarta Bandung guna peningkatan pelayanan dan keselamatan operasional kereta api	*1.* Masih banyak sistem/aplikasi yang menggunakan teknologi yang sudah lama dan berada pada akhir masa pakai sehingga memiliki kerentanan keamanan *cyber* 2. Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam rangka peningkatan keselamatan dan pelayanan perkeretaapian belum optimal 3. Jangkauan layanan internet di beberapa lokasi terpencil kurang memadai

BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 TARGET KINERJA

4.1.1 TARGET TINGKAT CAPAIAN INDIKATOR TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian terdiri dari 2 tujuan dengan masing-masing memiliki indikator tujuan yang merupakan rata-rata keberhasilan pencapaian Indikator Kinerja Program (IKP) pada *customer perspectives* serta *Internal Business Perspectives* dan *Learning and Growth Perspectives*. Ditetapkan bahwa target capaian untuk masing-masing indikator tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada setiap tahun anggaran sebesar 100% (selama 5 tahun sama) yang artinya diharapkan bahwa semua target Indikator Kinerja Program (IKP) pada setiap tahun anggaran tercapai (realisasi 100% tercapai sesuai target).

Target capaian untuk setiap indikator tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada masing-masing tahun anggaran untuk periode Renstra 2025-2029 disampaikan pada **Tabel 4.1** berikut ini.

Tabel 4.1 Target Capaian Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Tujuan	Indikator	Satuan	Target				
			2025	2026	2027	2028	2029
T.1 Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan	**IKT.1** Tingkat Capaian Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian (%)	%	100%	100%	100%	100%	100%
T.2 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	**IKT.2** Tingkat Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (%)	%	100%	100%	100%	100%	100%

Tingkat capaian kinerja akan tercapai bergantung dari realisasi dan terlaksananya program kegiatan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai arah kebijakan dan strategi termasuk didukung dengan kerangka regulasi, kerangka kelembagaan dan kerangka pendanaan yang tercantum di dalam dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

4.1.2 TARGET TINGKAT CAPAIAN INDIKATOR KINERJA PROGRAM (IKP) DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Indikator Kinerja Program (IKP) adalah alat ukur yang mengidentifikasikan keberhasilan pencapaian hasil (*outcome*) dari suatu program di Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Target indikator kinerja program Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 disampaikan dalam **Tabel 4.2**.

Tabel 4.2 Target Indikator Kinerja Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
				2025	2026	2027	2028	2029
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	**IKP 1** Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Rasio	0,46	0,46	0,46	0,46	0,46	0,47
SP1 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	**IKP2** Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian	Nilai	93,25	93,50	93,75	95,00	96,25	97,50
	IKP3 Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api	%	96,19	96,20	96,25	96,30	96,40	97,00
	IKP4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api	%	-	19,00	40,00	60,00	80,00	100,00
SP3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	**IKP5** Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	%	99,99	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
SP4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	**IKP6** Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	%	-	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Perhitungan *baseline* 2024 dan target indikator kinerja (IKP) tahun 2025-2029 dilakukan dengan perhitungan sebagai berikut:

1. SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Perkeretaapian

   Untuk mencapai sasaran meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur perkeretaapian, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menetapkan *baseline* Indikator Kinerja Program (IKP1) Rasio Konektivitas Perkeretaapian Tahun 2024 sebesar 0,46 dengan rincian perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Konektivitas Infrastruktur Perkeretaapian } (RK_{IP}) = \frac{\text{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis lainnya yang terhubung Infrastruktur KA s.d Tahun Berjalan}}{\text{Rencana Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Strategis Lainnya yang Terhubung dengan Infrastruktur KA sesuai RIPNAS Tahun 2030}} \times \text{Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA}$$

a. Rasio Konektivitas Simpul Antar Wilayah Perkeretaapian (RK_{AW})

Dengan jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung dengan jalur kereta api eksisting sebanyak 68 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 52 lokasi, simpul bandara 6 lokasi, simpul pelabuhan 10 lokasi)

dibandingkan dengan target/rencana keterhubungan jalur kereta api sesuai Rencana Induk Perkeretaapian Nasional dengan PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional sebanyak 149 lokasi (PKN/PKW/Kawasan Strategis Nasional 104 lokasi, simpul bandara 16 lokasi, simpul pelabuhan 29 lokasi), dengan rincian sebagai berikut:

$$\textbf{Rasio Konektivitas Simpul Antar Wilayah Perkeretaapian } (RK_{AW}) = \frac{\text{Jumlah Wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Industri yang Terhubung Jaringan dan Layanan KA termasuk Kereta Api Perkotaan dan Integrasi Antar Moda lainnya sampai dengan Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah wilayah PKN/PKW/Simpul Transportasi (Bandara, Pelabuhan, Terminal Tipe A)/ Kawasan Strategis Nasional/Kawasan Industri yang Terhubung dengan Jaringan dan Layanan KA sesuai RIPNAS Tahun 2030}}$$

$$\textbf{Rasio Konektivitas Infrastruktur Perkeretaapian } (RKIP) = \frac{68 \text{ Lokasi}}{149 \text{ Lokasi}} = 0{,}46$$

Pada tahun 2025 – 2028 terkait indikator kinerja Rasio Konektivitas Direktorat Jenderal Perkeretaapian tidak bertambah karena tidak ada kegiatan pembangunan jalur baru maupun reaktivasi jalur oleh karena itu target tetap sama sebesar 0,46. Namun pada tahun 2029 untuk indikator rasio konektivitas bertambah menjadi 0,47 Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempunyai rencana kegiatan pembangunan jalur kereta api yang diharapkan dapat selesai pada tahun 2029.

b. Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA

Faktor pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian berupa perbandingan realisasi perjalanan kereta api baik penumpang maupun barang terhadap program perjalanan kereta api yang ditetapkan pada Grafik Perjalanan Kereta Api. Pada tahun 2024, realisasi perjalanan kereta api penumpang dan barang diambil dari data penjumlahan realisasi frekuensi perjalanan kereta api penumpang dan barang yaitu sebesar 867.912 perjalanan kereta api, sedangkan jumlah program frekuensi kereta api penumpang dan barang berdasarkan Gapeka diambil dari data penjumlahan target frekuensi perjalanan kereta api penumpang dan barang sebesar 907.793 perjalanan kereta api.

$$\textbf{Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA} = \frac{\text{Jumlah realisasi perjalanan kereta api penumpang dan barang pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah program frekuensi kereta api penumpang dan barang berdasarkan Gapeka yang telah ditetapkan pada tahun berjalan}}$$

$$\textbf{Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA} = \frac{867.912}{907.793}$$

$$\textbf{Faktor Pemanfaatan Infrastruktur KA} = 0{,}96$$

Pada tahun 2025 triwulan III faktor pemanfaatan infrastruktur kereta api diproyeksikan mencapai 1,0524 yang diperoleh dari perbandingan antara 802.240 jumlah realisasi perjalanan kereta api penumpang dan barang sampai triwulan III dengan 762.298 jumlah program frekuensi kereta api penumpang dan barang berdasarkan Gapeka sampai triwulan III. Untuk itu selama tahun 2025 – 2029 ditargetkan faktor

pemanfaatan infrastruktur kereta api setiap tahunnya sesuai dengan target jumlah perjalanan kereta api (1).

2. SP2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian

   Untuk mencapai sasaran meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menetapkan *baseline* indikator kinerja program (IKP), yakni:

   a. IKP2 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian (IKM_{KA}) dihitung berdasarkan rata-rata capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan oleh Unit Penyelenggara Pelayanan Publik di lingkungan Ditjen Perkeretaapian sesuai Permenpan No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat.

      Pelaksanaan survei IKM dilakukan pada unit kerja yang melaksanakan kegiatan pelayanan publik bidang transportasi dan pelayanan perkeretaapian yang dikelola oleh Ditjen Perkeretaapian yaitu Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api, Direktorat Prasarana Perkeretaapian, Direktorat Sarana Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan, Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan dan Balai Pengujian Perkeretaapian.

      Baseline tahun 2024 capaian rata-rata Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik Bidang Perkeretaapian diperoleh nilai sebesar 3,73 (mutu pelayanan A / Sangat Baik) dengan rincian sebagai berikut.

      Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) pada 2025 – 2029 ditargetkan mengalami kenaikan sesuai perkembangan kenaikan IKM tahun sebelumnya dan didukung adanya peningkatan pelayanan transportasi perkeretaapian. Untuk memudahkan interpretasi terhadap penilaian SKM yaitu antara 25 –100, maka hasil penilaian tersebut di atas dikonversikan dengan nilai dasar 25, dengan rumus: IKM = SKM Unit Pelayanan x 25

Tabel 4.3 Hasil Survei Indeks Kepuasan Masyarakat Tahun 2024

Unit Kerja	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agus	Sep	Okt	Nov	Des
Dit LLAKA	3,64	3,66	3,73	4,00	3,40	3,67	3,68	3,66	3,54	3,63	3,86	3,80
Dit Prasarana	3,82	3,73	3,83	3,84	3,79	3,97	3,88	3,97	3,87	3,99	4,00	3,84
Dit Sarana	3,85	3,85	3,75	3,68	3,93	3,27	4,00	3,37	3,27	3,98	3,08	3,92
Dit Keselamatan	4,00	-	3,70	3,81	4,00	4,00	4,00	3,46	3,69		3,80	3,79
BPKARS	3,57	3,59	3,54	3,55	3,58	3,58	3,58	3,58	3,57	3,58	3,57	3,64
BPKARS PPTB	3,76	3,55	3,80	3,46	3,91	3,84	3,90	3,86	3,93	3,91	3,92	3,94
Balai Pengujian	3,89	3,85	3,87	3,90	3,82	3,83	3,84	3,85	-	-	3,91	3,82
BPKA Sulawesi Selatan	-	-	-	-	-	-	-	3,12	-	3,12	3,30	3,36
Rata-rata per bulan	**3,79**	**3,71**	**3,75**	**3,75**	**3,78**	**3,74**	**3,84**	**3,61**	**3,65**	**3,70**	**3,68**	**3,76**
Rata-rata per Bulan pada Tahun 2024												**3,73**

   b. IKP3 Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api dihitung dari persentase capaian *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api (OTP_{KA}) yaitu rata – rata jumlah kedatangan dan keberangkatan angkutan KA penumpang dan barang yang tepat waktu pada tahun berjalan dibandingkan jumlah keseluruhan kedatangan dan keberangkatan angkutan KA penumpang dan barang.

      Baseline tahun 2024 capaian Persentase *On Time Performance* (OTP) Transportasi Kereta Api sebesar 96,10% diperoleh dari jumlah rata-rata kedatangan dan keberangkatan kereta api (penumpang dan barang) tepat

waktu pada Tahun 2024 sebanyak 834.801 KA, dibandingkan jumlah realisasi perjalanan kereta api (penumpang dan barang) sebanyak 867.912 KA, untuk target 2025 – 2029 estimasi kenaikan adanya beberapa kegiatan peningkatan jembatan dan elektrifikasi.

$$\textbf{Persentase } \textbf{\textit{On Time Performance}} \textbf{ (OTP) Transportasi Kereta Api (OTP}_{KA}\textbf{)} = \frac{\text{834.801 Kedatangan dan Keberangkatan KA Penumpang dan Barang tepat waktu}}{\text{867.912 Keseluruhan Kedatangan dan Keberangkatan KA Penumpang dan Barang pada tahun berjalan}} \times 100\%$$

$$\textbf{Persentase } \textbf{\textit{On Time Performance}} \textbf{ (OTP) Transportasi Kereta Api (OTP}_{KA}\textbf{)} = 96{,}19\%$$

c. IKP4 Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api dihitung dari persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api (TA_{KA}) yaitu penjumlahan antara pemenuhan target angkutan kereta api penumpang dan pemenuhan target angkutan kereta api barang periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategis dengan bobot masing-masing 50%.

$$\textbf{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA (TA}_{KA}\textbf{)} = \textbf{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang (TA}_{KA\ PENUMPANG}\textbf{)} + \textbf{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang (TA}_{KA\ BARANG}\textbf{)}$$

Pada tahun 2024 perhitungan berbeda, Pemenuhan target angkutan penumpang dan angkutan barang masing-masing menyesuaikan dengan target Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

Pemenuhan target angkutan penumpang dan barang diperoleh dari jumlah realisasi angkutan penumpang/barang kereta api pada Tahun 2025 sampai dengan tahun berjalan dibandingkan dengan total target angkutan penumpang atau barang kereta api periode 2025-2029 sesuai dengan data di bawah ini.

$$\textbf{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Penumpang (TA}_{KA\ PENUMPANG}\textbf{)} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Penumpang Kereta Api dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Penumpang Kereta Api s.d 2029 sesuai Rencana Strategis}} \times 50\%$$

$$\textbf{Persentase Pemenuhan Target Angkutan KA Barang (TA}_{KA\ BARANG}\textbf{)} = \frac{\text{Jumlah Realisasi Angkutan Barang Kereta Api dari Tahun 2025 s.d Tahun Berjalan}}{\text{Target Angkutan Penumpang Kereta Api s.d 2029 sesuai Rencana Strategis}} \times 50\%$$

Tabel 4.4 Target Jumlah Angkutan Penumpang Tahun 2025 - 2029

UNIT KERJA	PENUMPANG				
	2025	2026	2027	2028	2029
DIT LLAKA	**519.616.302**	**538.885.285**	**558.916.364**	**579.741.609**	**601.394.490**
BTP MEDAN	5.662.078	5.916.871	6.183.130	6.461.371	6.752.133
BTP PADANG	1.926.647	2.013.346	2.103.947	2.198.624	2.297.562
BTP PALEMBANG	2.130.735	2.226.618	2.326.816	2.431.523	2.540.941
LRT SUMSEL	4.395.341	4.593.131	4.799.822	5.015.814	5.244.034
BTP BANDUNG	25.169.437	25.924.520	26.702.256	27.503.323	28.328.423
BTP JAKARTA	422.759.432	438.045.891	453.926.482	470.426.054	487.568.031
BTP SEMARANG	29.980.036	31.329.138	32.738.949	34.212.202	35.751.751

UNIT KERJA	PENUMPANG				
	2025	2026	2027	2028	2029
BTP SURABAYA	27.291.096	28.519.195	29.802.559	31.143.674	32.545.140
BPKA SULSEL	301.500	316.575	332.404	349.024	366.475
TOTAL	**519.616.302**	**538.885.285**	**558.916.364**	**579.741.609**	**601.394.490**

Tabel 4.5 Target Jumlah Angkutan Barang Tahun 2025 - 2029

UNIT KERJA	BARANG				
	2025	2026	2027	2028	2029
DIT LLAKA	**68.022.903**	**70.063.590**	**72.165.498**	**74.330.463**	**76.560.377**
BTP MEDAN	759.523	782.308	805.777	829.951	854.849
BTP PADANG	1.588.145	1.635.789	1.684.863	1.735.409	1.787.471
BTP PALEMBANG	56.923.448	58.636.153	60.400.289	62.217.399	64.089.074
LRT SUMSEL	--				
BTP BANDUNG	250.057	252.558	255.083	257.634	260.210
BTP JAKARTA	2.942.137	3.030.401	3.121.313	3.214.953	3.311.401
BTP SEMARANG	2.720.016	2.801.616	2.885.665	2.972.235	3.061.402
BTP SURABAYA	2.839.577	2.924.764	3.012.507	3.102.882	3.195.969
BPKA SULSEL	--				
TOTAL	**68.022.903**	**70.063.590**	**72.165.498**	**74.330.463**	**76.560.377**

3. SP3 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Perkeretaapian

   Untuk mencapai sasaran meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian dengan sumber daya manusia, sarana dan prasarana yang handal, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menetapkan *baseline* Indikator Kinerja Program 5 (IKP5) Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Tahun 2024 sebesar 99,99% dengan jumlah kejadian kecelakaan kereta api sebanyak 5 kejadian, jumlah km tempuh sebesar 88.670.350 km dan jumlah keberangkatan kereta api (penumpang dan barang) sebanyak 849.027 kereta api, dengan rincian sebagai berikut:

$$\textbf{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1000 Jumlah Keberangkatan KA } (\textbf{TKP}_{KA}) = \left[1 - \frac{\text{Jumlah Kejadian Kecelakaan KA Antar Kota dan Perkotaan pada Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah Keberangkatan Kereta Api Antar Kota dan Perkotaan pada Tahun Berjalan}}\right] \text{X } 100\%$$

$$\textbf{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian per 1000 Jumlah Keberangkatan KA (TKPKA)} = 100\% - \left[\frac{\text{5 kejadian kecelakaan kereta api}}{\text{849.027 keberangkatan kereta api antar kota dan perkotaan}}\right] \text{X } 100\%$$

$$\textbf{Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian } (\textbf{TKP}_{KA}) = 99{,}99\%$$

   Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian pada 2025 – 2029 ditargetkan tidak ada kejadian kecelakaan kereta api pada setiap tahunnya sehingga target IKP5 selama 5 tahun adalah 100%.

4. SP4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

   Untuk mencapai sasaran kinerja Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menetapkan Indikator Kinerja Program 6 (IKP6) yang dapat dilihat pada sebagai berikut.

   Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (**TKTKP_{DJKA}**) pada tahun 2024 adalah rata-rata dari persentase pencapaian kinerja mencakup Nilai Evaluasi AKIP, Nilai Kinerja Anggaran, Realisasi PNBP Bidang Perkeretaapian dan Indeks Profesional ASN.

$$TKTKP_{KA} = (AKIP_{DJKA} + NKA_{DJKA} + PNBP_{DKJA} + IPASN_{DJKA})/4$$

Baseline tahun 2024 mencakup pemenuhan kinerja sebagai berikut: Nilai AKIP: 83,00, Nilai NKA: 81,00, Target Realisasi PNBP: 100,00% (Rp1.246.326.325.000,00), Nilai Kualitas ASN: 89,00. Pencapaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada 2025 – 2029 ditargetkan 100% dengan mempertimbangkan salah satu perubahan meta indikator Indeks Profesionalitas ASN menjadi Tingkat Pencapaian Nilai Kualitas ASN.

$AKIP_{DJKA}$ = Tingkat pencapaian nilai AKIP DJKA
NKA_{DJKA} = Tingkat pencapaian nilai Kinerja Anggaran DJKA
$PNBP_{DJKA}$ = Tingkat pencapaian realisasi PNBP bidang perkeretaapian
$NKASN_{DJKA}$ = Tingkat pencapaian Nilai Kualitas ASN

4.2 INDIKASI KEGIATAN PRIORITAS NASIONAL RPJMN BIDANG PERKERETAAPIAN 2025-2029

4.2.1 INDIKASI PROGRAM, KEGIATAN DAN PROYEK PRIORITAS BIDANG TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN DALAM RPJMN 2025-2029

Komitmen Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam mendukung Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029 sesuai arahan dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029. Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai tugas dan fungsi difokuskan pada Prioritas Nasional 3 (PN3), termasuk memberikan dukungan secara tidak langsung prioritas nasional lainnya, melalui beberapa Program Prioritas (PP)/Kegiatan Prioritas (KP)/Proyek Prioritas (ProP) yang ditugaskan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Dalam implementasi PN3 dalam sektor Transportasi Perkeretaapian dijabarkan ke dalam Program Prioritas (PP) 03.01 Penguatan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, dengan indikator sektor transportasi perkeretaapian dengan Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.02 Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Angkutan Barang dan Kegiatan Prioritas (KP) 03.01.06 Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.

Program prioritas nasional Direktorat Jenderal Perkeretaapian terdiri dari Program Infrastruktur Konektivitas yang berkaitan dengan kegiatan pembangunan transportasi perkeretaapian yang secara umum disampaikan pada tabel di bawah ini. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada Lampiran II.

Tabel 4.6 Indikasi Program Prioritas Nasional Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam RPJMN 2025-2029

Program Kegiatan	Program Prioritas Nasional
Program Infrastruktur Konektivitas	
Perkeretaapian (Pengampu/Pelaksana : Direktorat Jenderal Perkeretaapian)	1. Penyelenggaraan layanan KA perintis, perintis LRT 2. Pembangunan jalur KA, jalur ganda KA, *jalur elevated*, sistem persinyalan dan telekomunikasi, fasilitas stabling stasiun KA

Program Kegiatan	Program Prioritas Nasional
	3. Peningkatan jalur KA, stasiun KA, underpass, elektrifikasi, telekomunikasi, fasilitas operasi KA, 4. Penggantian/peningkatan jembatan KA, 5. Revitalisasi/pembangunan terowongan KA 6. *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) 7. Penanganan perlintasan sebidang, amblesan/longsoran, rintang jalan 8. Studi penyiapan pembangunan jalur KA 9. Jabodetabek railway capacity enhancement, Jakarta MRT, SRRL 10. Pembayaran Availability Payment (AP) KPBU

Sumber: dirangkum dari Lampiran III RPJMN 2025-2029

4.2.2 DUKUNGAN PERKERETAAPIAN TERHADAP PRIORITAS NASIONAL DALAM RPJMN 2025-2029

Dukungan Pembangunan Perkeretaapian terhadap prioritas RPJMN 202502929 dijabarkan ke dalam Program Prioritas (PP) Penguatan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, melalui Kegiatan Prioritas (KP) Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Angkutan Barang dan Kegiatan Prioritas (KP) Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan.

Selain itu juga dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian terhadap berbagai prioritas RPJMN 2025-2029 tersebut ditunjukkan melalui berbagai skema dukungan simpul strategis ataupun jaringan kereta api yang mengakses secara umum dan/atau khusus dikembangkan untuk mendukung kawasan prioritas dalam RPJMN 2025-2029, diantaranya KSPP (Kawasan Sentra Produksi Pertanian), KI (Kawasan Industri), KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), DPP (Destinasi Pariwisata Prioritas), Hilirisasi SDA, maupun perkotaan prioritas.

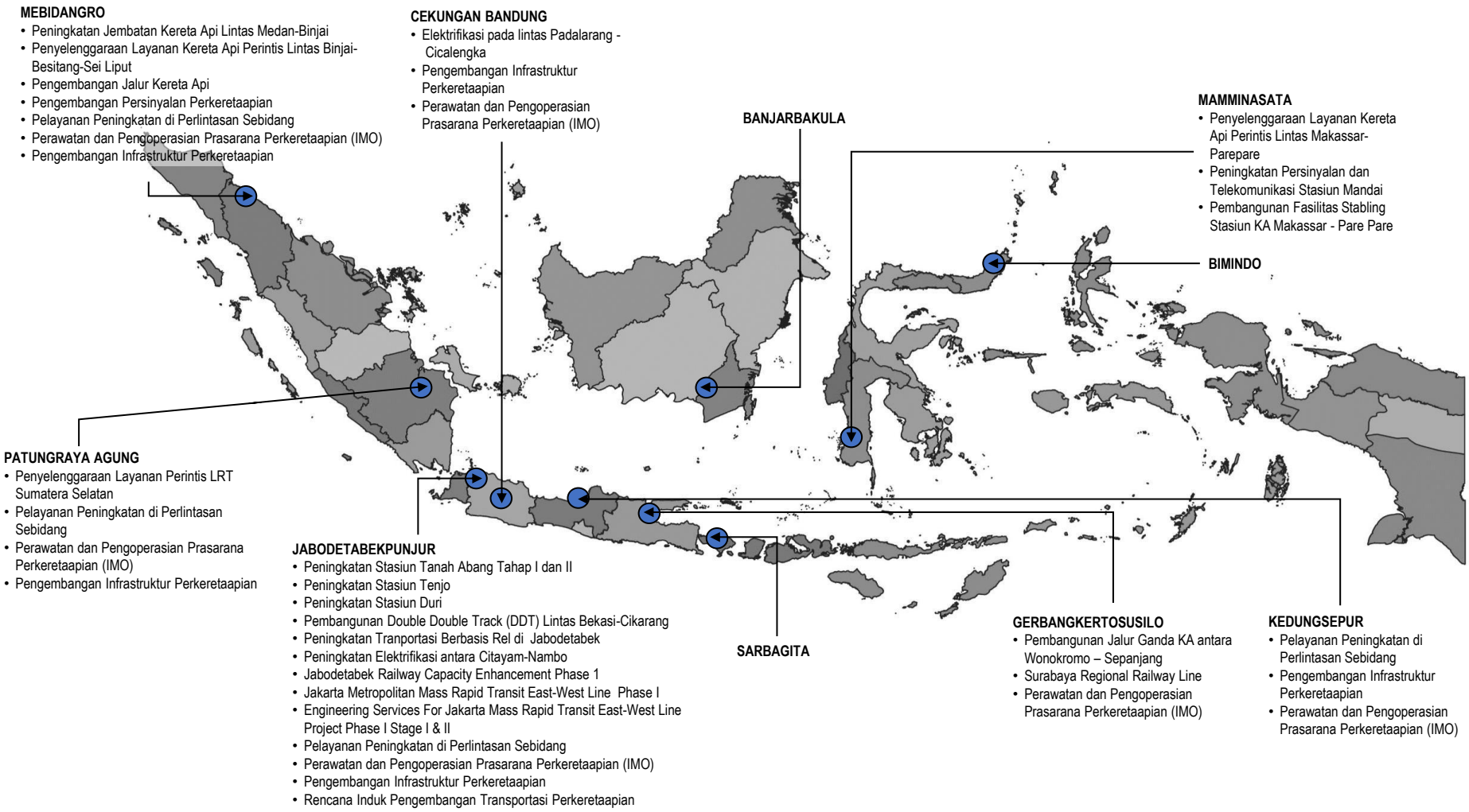
4.2.3 PROGRAM DAN KEGIATAN DIREKTIF PRESIDEN BIDANG TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN

Berdasarkan arahan di dalam Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, dengan mempertimbangkan adanya fluktuasi kondisi politik, sosial, dan ekonomi yang sangat dinamis baik dalam skala nasional maupun global, adanya potensi bencana dan dampak perubahan iklim yang harus diantisipasi secara cepat dan tepat, mendorong perlu dilaksanakannya sejumlah program dan kegiatan yang sifatnya mendesak (*emmerging*), direktif, dan belum terencana sebelumnya dalam RPJMN 2025-2029, Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 dan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.

Program dan direktif Presiden sifatnya adalah perintah yang wajib dilaksanakan oleh Kementerian/Lembaga. Oleh karena itu program dan kegiatan direktif tersebut akan diupayakan masuk ke dalam perencanaan tahunan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) yang disusun oleh Kementerian PPN/Bappenas, Rencana Kerja (Renja) dan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian serta dicatat sebagai perubahan terhadap Renstra (Rencana Strategis) akan dimasukkan dalam usulan Perubahan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 sesuai dengan mekanisme yang telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/ Lembaga.



Gambar 4.1 Peta Indikasi Pembangunan/Pengembangan Infrastruktur Pendukung Pengembangan Kereta Api Penumpang Antar Kota dan Penguatan Kereta Api Barang



Gambar 4.2 Peta Indikasi Pengembangan Kereta Api Perkotaan dalam Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan

Dalam hal ini terdapat beberapa potensi program dan kegiatan direktif Presiden yang harus diakomodir, diantaranya sebagai konsekuensi dari:

1. Adanya perubahan/penetapan Peraturan Perundang-Undangan terkait bidang transportasi, misalnya: ditetapkannya UU Sistranas, perubahan UU Pelayaran/ Penerbangan/LLAJ/Perkeretaapian, PP Penjagaan Laut dan Pantai, Perpres tentang Badan tertentu di bidang transportasi, dan lain-lain). Perubahan tersebut dapat berdampak pada lingkup program dan kegiatan yang dilaksanakan Kementerian Perhubungan.
2. Adanya perubahan kebijakan nasional terkait perencanaan pembangunan, misalnya: perubahan/penetapan PP tentang RTRWN, PP tentang KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), Perpres tentang Proyek Strategis Nasional (PSN), dan lain-lain, yang di dalamnya menugaskan kepada Kementerian Perhubungan untuk mengoordinir dan/atau mendukung pelaksanaan dari kebijakan perencanaan tersebut.
3. Adanya perubahan kebijakan nasional terkait penganggaran (misalnya: UU APBN, PP PNBP Kementerian Perhubungan, Perpres Penugasan Proyek Strategis, dlsb) yang berdampak terhadap perubahan target kinerja ataupun program dan kegiatan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Adanya Instruksi Presiden tentang penanggulangan bencana ataupun kondisi darurat lainnya, yang menugaskan Kementerian Perhubungan untuk memberikan fokus program dan kegiatan pada kawasan/lokasi tertentu yang perlu penanganan kedaruratan.
5. Adanya Instruksi Presiden mengenai program pembangunan tertentu, misalnya: Inpres Pelayaran Rakyat, Inpres Transportasi Publik, dlsb, yang mengharuskan adanya perubahan dalam struktur ataupun prioritas program dan kegiatan Kementerian Perhubungan.
6. Adanya arahan Presiden dalam Rapat Kabinet/Kunjungan Kerja/Acara lainnya yang menugaskan kepada jajaran Kementerian Perhubungan untuk melaksanakan atau mendukung program dan kegiatan tertentu sebagai respon atas perkembangan tertentu pada sektor terkait dan kondisi lapangan.
7. Adanya usulan dari pemangku kepentingan (misalnya: DPR/DPD, Pemerintah Daerah, dan Masyarakat) yang setelah berkonsultasi dengan Presiden mendapatkan arahan untuk melaksanakan program dan kegiatan tertentu sebagai respon atas usulan publik.
8. Adanya usulan dari jajaran Kementerian Perhubungan yang disampaikan pada Rapat Kabinet/Kunjungan Kerja/Acara lainnya yang telah dikonsultasikan dan mendapatkan arahan dari Presiden untuk menjalankan program dan kegiatan tertentu dalam bidang transportasi.

Program dan kegiatan direktif Presiden di atas, baik yang disampaikan langsung maupun ditetapkan melalui Peraturan, akan dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai ketentuan proses perencanaan dan penganggaran yang berlaku.

Sekretariat Jenderal mengoordinir penyiapan justifikasi teknis serta dokumen pendukung pelaksanaan program dan kegiatan direktif presiden. Dalam hal terdapat hambatan dalam penyiapan *readiness criteria* dari program dan kegiatan direktif presiden tersebut, Sekretaris Jenderal melaporkannya kepada Menteri untuk mendapatkan arahan tindak lanjut.

Dalam hal pelaksanaan program dan kegiatan direktif presiden, terdapat konsekuensi anggaran yang mengharuskan dilakukannya prioritasi ulang atas program dan kegiatan

yang telah tertuang dalam Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029, maka selanjutnya perubahan tersebut akan menjadi bahan pertimbangan dalam evaluasi dan pengendalian serta usulan perubahan terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.

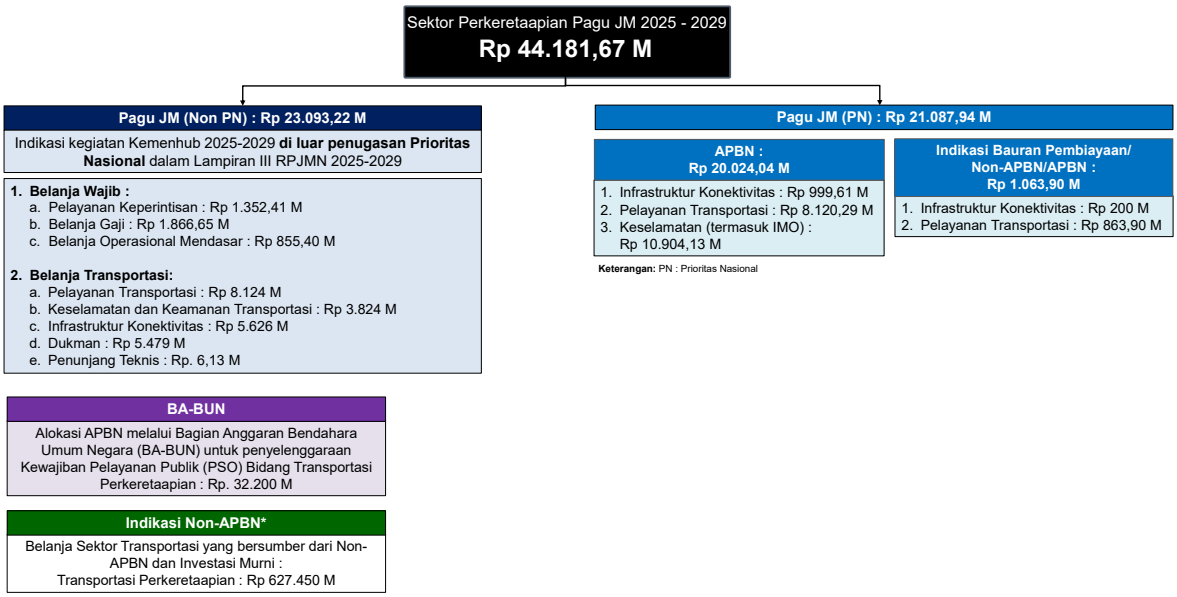
4.3 KERANGKA PENDANAAN

4.3.1 KERANGKA PENDANAAN SECARA UMUM DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN 2025-2029

Dalam rangka mencapai keberhasilan tujuan dan sasaran program digunakan indikator kinerja program Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan pendanaan. Sesuai Pagu Jangka Menengah (Pagu JM) dari Bappenas, Direktorat Jenderal Perkeretaapian memperoleh Pagu JM 2025-2029 sebesar Rp. 44,182 triliun rupiah (20,34% dari total pagu JM Kementerian Perhubungan 2025-2029 sebesar Rp. 217,19 T) yang terdiri dari:

a. Pagu JM 2025-2029 untuk kegiatan Prioritas Nasional (PN) sesuai penugasan di dalam Lampiran III RPJMN 2025-2029 sebesar Rp. 21,087 T (47,73% dari total pagu JM 2025-2029 Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan 25,53% dari total pagu JM Kementerian Perhubungan 2025-2029 untuk PN sebesar Rp. 82,60 T). Pagu JM untuk PN yang bersumber dari APBN yang sudah ditetapkan penggunaannya, dialokasikan untuk kegiatan infrastruktur konektivitas, pelayanan transportasi dan keselamatan (termasuk IMO) sebesar Rp. 20,024 triliun. Sedangkan sisanya Rp. 1,064 triliun diarahkan untuk infrastruktur konektivitas dan pelayanan transportasi dengan pendanaan yang bersumber dari bauran pembiayaan/Non-APBN/APBN.

b. Pagu JM 2025-2029 untuk kegiatan Non-Prioritas Nasional (Non-PN) sebesar Rp. 23,093 T (52,27% dari total pagu JM 2025-2029 Direktorat Jenderal Perkeretaapian). Pagu JM untuk Non-PN ini digunakan untuk belanja wajib (pelayaran keperintisan, belanja gaji dan belanja operasional mendasar) dan belanja transportasi (pelayanan transportasi, keselamatan dan keamanan transportasi, infrastruktur konektivitas, dukungan manajemen dan penunjang teknis) merupakan kegiatan di luar penugasan PN di dalam Lampiran III RPJMN 2025-2029 yang bersumber dari APBN.



Gambar 4.3 Indikasi Kerangka Pendanaan Secara Umum Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai tugas dan pokok wajib menyelenggarakan Pelayanan Publik (PSO) bidang Transportasi Perkeretaapian yang mana dialokasi anggaran sebesar Rp. 32,20 triliun yang bersumber dari APBN melalui Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara (BA-BUN) untuk penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Bidang Transportasi Perkeretaapian : Rp. 32,20 triliun (68,55% dari total alokasi BA-BUN untuk PSO Transportasi sebesar Rp. 46,97 triliun).

Sesuai dokumen Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029, belanja sektor transportasi perkeretaapian yang bersumber dari Non-APBN dan investasi murni dengan melibatkan swasta dan pihak lainnya sebesar Rp 627,450 triliun. Pelibatan pendanaan dari swasta melalui berbagai skema pembiayaan perlu ditingkatkan. Alternatif pembiayaan, pendanaan dan investasi non Pemerintah dapat dilakukan dengan beberapa instrumen yakni Instrumen pada pemanfaatan potensi pendapatan negara yang dapat dikembangkan (seperti *betterment levies, development impact fees, Land Readjustment*, pengelolaan nilai perolehan peningkatan kawasan, Instrumen hutang (seperti pinjaman, obligasi, *development exactions*, *excess condemnation, linkage*), instrumen optimalisasi aset (seperti manajemen aset, *joint venture*, KPBU, PINA) dan instrumen pendanaan lainnya (seperti CSR (*Corporate Social Responsibility*), hibah dan Filantropi) ataupun berbagai bentuk pelibatan swasta lainnya yang sangat diharapkan dapat berkontribusi besar dalam pembangunan perkeretaapian.

Skema pembiayaan melalui Kerja sama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) diperlukan untuk mendukung proyek-proyek yang layak secara ekonomi namun kurang layak secara finansial. Adapun investasi swasta murni atau Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah (PINA) diharapkan dapat digunakan untuk membiayai proyek-proyek transportasi yang sepenuhnya komersil. Pendanaan dengan skema CSR dapat digunakan untuk penyediaan fasilitas publik di bidang perkeretaapian yang obyek lokasinya ataupun subyek penggunanya terkait langsung dengan bidang usaha dari perusahaan yang bersangkutan.

4.3.2 INDIKASI KEBUTUHAN PENDANAAN APBN BIDANG TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN 2025-2029

Indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2026 terangkum dalam **Tabel 4.5**. Total indikasi pendanaan selama 5 tahun mencapai Rp. 44,181 triliun dengan komposisi indikasi pendanaan untuk Program Infrastruktur Konektivitas sebesar Rp. 38,702 triliun atau 87,60% dari total indikasi pendanaan. Sisanya sebesar Rp. 5,479 triliun atau 12,4% digunakan untuk kegiatan Program Dukungan Manajemen.

Indikasi pendanaan program infrastruktur konektivitas transportasi perkeretaapian didominasi untuk kegiatan pelayanan transportasi perkeretaapian mencapai 44,21% dan kegiatan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian mencapai 38,14%. Artinya Direktorat Jenderal Perkeretaapian selama 5 tahun ke depan difokuskan pada optimalisasi operasional transportasi perkeretaapian eksisting dan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian.

Optimalisasi operasional transportasi perkeretaapian eksisting melalui peningkatan layanan transportasi perkeretaapian yang sudah. Kereta api saat ini menjadi moda transportasi massal yang bermanfaat dan digunakan oleh seluruh golongan masyarakat dengan jumlah penumpang mencapai rata-rata 500 juta penumpang per tahun (didominasi oleh penumpang kereta api KRL Jabodetabek 328 juta penumpang per tahun). Peningkatan pelayanan kereta api tentunya memberikan nilai tambah bagi masyarakat

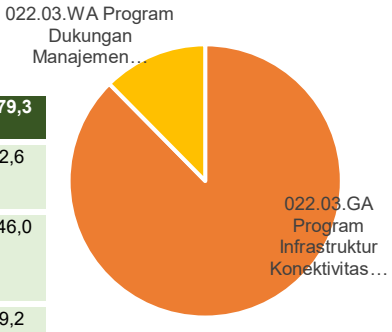
sebagai pengguna kereta api terutama dalam mengurangi biaya transportasi yang berdampak pada peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi nasional

Optimalisasi dan peningkatan pelayanan angkutan barang dengan kereta api juga menjadi fokus perhatian Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk meningkatkan jumlah angkutan barang kereta api yang saat ini masih 69 juta ton per tahun. Peningkatan kapasitas lintas kereta api barang, terutama di wilayah Sumatera untuk mengangkut komoditas utama seperti batu bara dan CPO, sudah harus dilakukan sebagai dukungan moda kereta api untuk mengurangi biaya logistik nasional dalam rangka mendukung tercapainya pertumbuhan ekonomi nasional.

Tentunya dengan peningkatan pelayanan transportasi perkeretaapian harus seiring dengan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian. Direktorat Jenderal Perkeretaapian perlu meningkatkan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keselamatan dan keamanan sesuai dengan perkembangan teknologi perkeretaapian modern, meningkatkan koordinasi dengan pihak terkait dalam rangka menjamin keamanan operasi perkeretaapian, pengembangan budaya *safety first*, menyiapkan kuantitas dan kualitas sumber daya manusia perkeretaapian yang unggul memenuhi standar kualifikasi dan kompetensi yang sesuai dengan bidang penugasan, serta mengutamakan pencegahan terhadap pelanggaran keselamatan dan keamanan operasi perkeretaapian.

Tabel 4.7 Kerangka Pendanaan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian

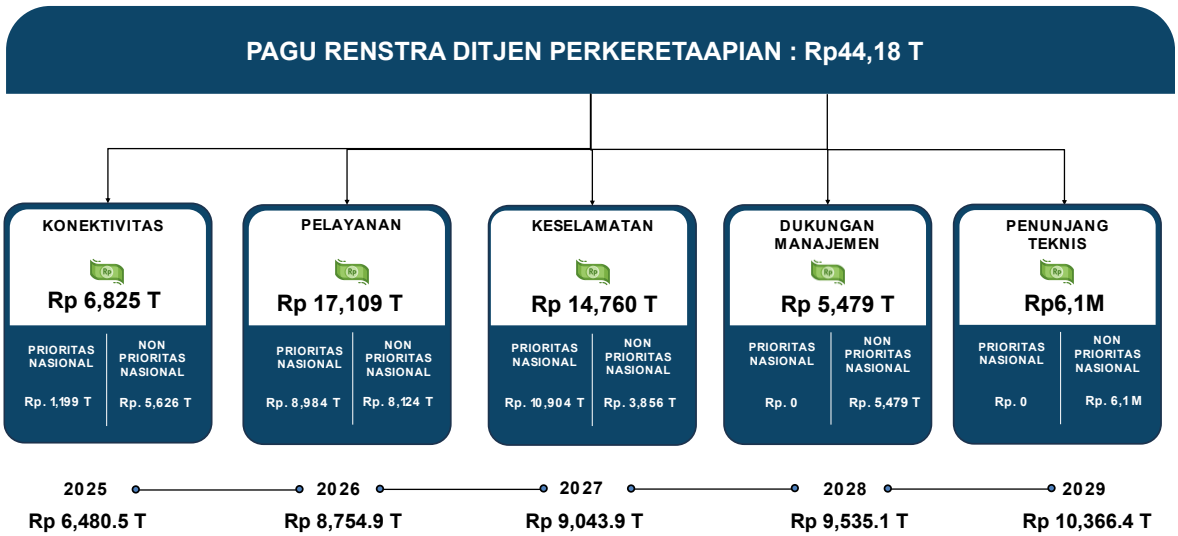
Program	2025 (Dalam Ribuan)	2026 (Dalam Ribuan)	2027 (Dalam Ribuan)	2028 (Dalam Ribuan)	2029 (Dalam Ribuan)
Ditjen Perkeretaapian	**6.480.592.424**	**8.766.906.095**	**9.043.981.275**	**9.535.151.937**	**10.354.535.461**
022.03.GA - Program Infrastruktur Konektivitas	**5.988.136.337**	**7.607.348.558**	**7.764.388.594**	**8.300.159.424**	**9.041.814.503**
4641 Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	3.231.230.714	2.044.171.209	3.824.867.680	4.087.383.917	3.921.405.508
4642 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian	2.010.638.396	2.798.167.809	3.208.346.924	3.332.738.156	3.410.977.641
4643 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	746.125.957	2.763.009.540	729.906.495	878.706.479	1.708.033.938
4644 Penunjang Teknis	141.270	2.000.000	1.267.495	1.330.870	1.397.414
022.08.WA - Program Dukungan Manajemen	**492.456.087**	**1.159.557.537**	**1.279.592.681**	**1.234.992.513**	**1.312.720.958**
4600 Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian	10.304.116	45.938.200	49.384.246	47.652.174	49.364.922
4601 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	470.245.961	1.039.758.337	1.153.171.248	1.103.393.241	1.179.449.853
4602 Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian	7.660.042	51.385.000	53.414.776	59.073.355	57.710.023
4603 Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian	2.037.452	16.494.000	17.370.268	18.305.188	19.294.992
4604 Legislasi dan Litigasi Transportasi Perkeretaapian	2.208.516	5.982.000	6.252.143	6.568.552	6.901.160



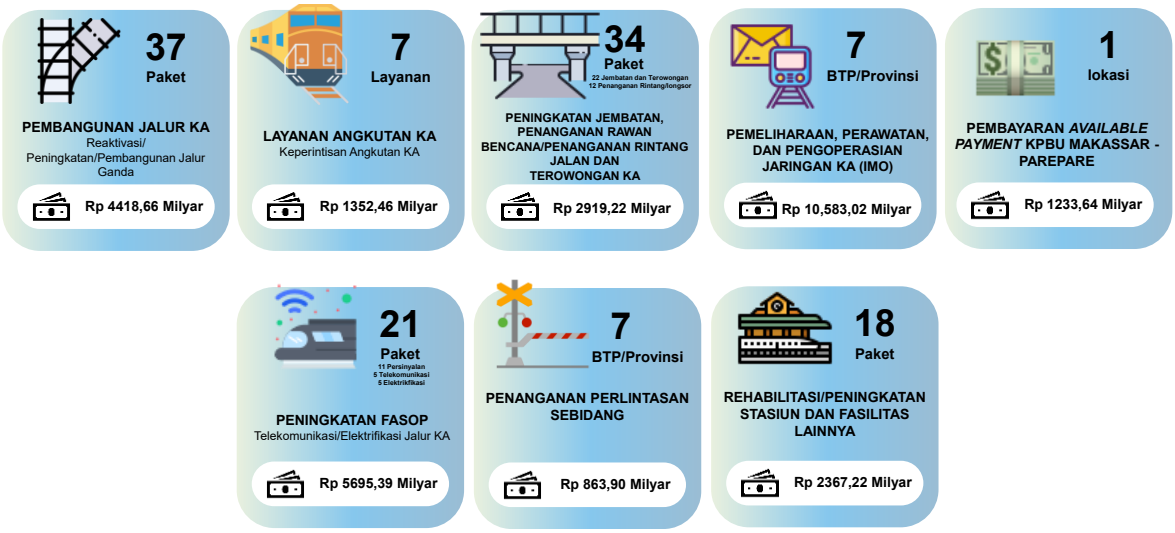
022.08.WA - Program Dukungan Manajemen	5.479,3
4600 Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian	202,6
4601 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	4.946,0
4602 Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian	229,2
4603 Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian	73,5
4604 Legislasi dan Litigasi Transportasi Perkeretaapian	27,9

022.03.GA - Program Infrastruktur Konektivitas	38.701,8
4641 Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	17.109,1
4642 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian	14.760,9
4643 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	6.825,8
4644 Penunjang Teknis	6,1

Gambar 4.4 Komposisi Kerangka Pendanaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

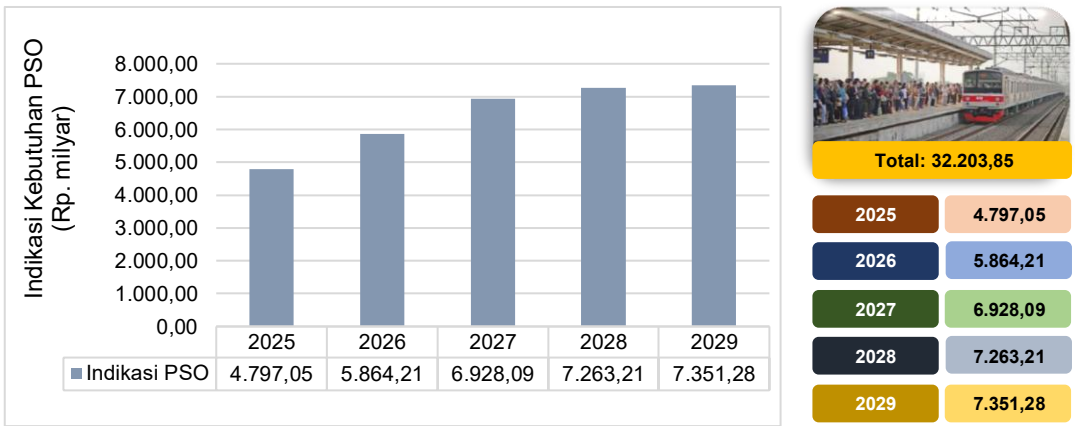


Gambar 4.5 Kerangka Pendanaan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029



Gambar 4.6 Kerangka Pendanaan Untuk Program dan Kegiatan Prioritas Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai tugas dan pokok wajib menyelenggarakan P00elayanan Publik (PSO) bidang Transportasi Perkeretaapian yang mana dialokasi anggaran sebesar Rp. 32,20 triliun yang bersumber dari APBN melalui Bagian Anggaran Bendahara Umum Negara (BA-BUN) untuk penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) Bidang Transportasi Perkeretaapian : Rp. 32,20 triliun (68,55% dari total alokasi BA-BUN untuk PSO Transportasi sebesar Rp. 46,97 triliun).



Gambar 4.7 Indikasi Kebutuhan Pendanaan PSO Bidang Transportasi Perkeretaapian Tahun 2025-2029

4.3.3 INDIKASI POTENSI PENDANAAN NON APBN BIDANG TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN 2025-2029

4.3.3.1 ALTERNATIF SKEMA PENDANAAN LAIN

a. Sumber Dana/Biaya

Secara sederhana, sumber dana untuk pembangunan infrastruktur termasuk di dalamnya adalah infrastruktur perkeretaapian terbagi ke dalam enam sumber, yaitu: APBN, APBD, BUMN, BUMD, Perusahaan Swasta dan campuran atau kombinasi di antara ke-5 nya.

Pada APBN, dapat dirinci lagi sumber perolehan dananya, yaitu dari pendapatan negara (pajak dan bukan pajak), hibah luar negeri, dan utang. Untuk utang, terbagi lagi ke dalam surat utang negara (SUN) dan surat berharga syariah negara (SBSN) / Sukuk Negara, serta pinjaman luar negeri dan pinjaman dalam negeri. Secara spesifik, pembiayaan proyek infrastruktur dapat didanai melalui sumber Sukuk Negara atau yang dikenal dengan nama *Project Based* Sukuk (PBS).

Pada APBD, sumber perolehannya adalah dapat berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Perimbangan, Lain-Lain Pendapatan Yang Sah, dan Pinjaman Daerah. Untuk Dana Perimbangan akan dapat dirinci lagi yaitu: Dana Alokasi Umum, Dana Alokasi Khusus dan Dana Bagi Hasil (pajak dan bukan pajak).

Untuk Lain-Lain Pendapatan yang Sah, adalah meliputi: Pendapatan Hibah, Pendapatan Dana Darurat, Dana Bagi Hasil Pajak dari Provinsi kepada Kabupaten/Kota , Bantuan Keuangan dari Provinsi atau dari Pemerintah Daerah lainnya, Dana Penyesuaian dan Dana Otonomi Khusus.

Terkait dengan pemerintah daerah dan pengelolaan APBD, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah telah pula memberi penekanan yang kuat tentang pembiayaan kreatif. Hal itu diatur pada BAB VII pasal 167 terkait Sinergi Pendanaan yang didefinisikan sebagai sinergi sumber-sumber pendanaan dari APBD dan selain APBD dalam rangka pelaksanaan program prioritas nasional dan/atau daerah yang dilakukan dalam rangka percepatan penyediaan infrastruktur dan/atau program prioritas lainnya sesuai dengan urusan yang menjadi kewenangan daerah. Sinergi pendanaan tersebut pada prinsipnya bersifat opsional dan diatur untuk mendorong pemerintah daerah dalam melakukan pembiayaan kreatif.

Pendanaan dari APBD dapat berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD), Transfer ke Daerah (TKD), dan/atau Pembiayaan Utang Daerah sedangkan pendanaan selain dari APBD dapat berupa kerja sama dengan pihak swasta, badan usaha milik negara, BUMD, dan/atau pemerintah daerah lainnya. Dalam rangka mendukung Sinergi Pendanaan dimaksud, Pemerintah Pusat juga dapat menyinergikan dengan belanja kementerian/lembaga dan/atau tugas pembantuan.

Seperti yang telah disampaikan sebelumnya, dalam UU HKPD, pembiayaan kreatif telah diatur melalui Sinergi pendanaan yang dimaksudkan untuk mendorong dan memberikan insentif bagi pemerintah daerah untuk melakukan pembiayaan kreatif. Insentif dimaksud diberikan dalam bentuk belanja K/L dan/atau tugas pembantuan untuk mendanai sebagian infrastruktur yang diusulkan. Lebih lanjut, dengan adanya UU HKPD sebagai dasar hukum, pemerintah pusat juga akan lebih nyaman dalam memberikan sosialisasi kepada daerah, termasuk sosialisasi untuk mengatasi tantangan-tantangan di atas.

Sebelum menyelenggarakan sinergi pendanaan, pemerintah daerah perlu membuat dokumen perencanaan atas infrastruktur-infrastruktur yang akan dibangun, termasuk usulan pembiayaannya yang dapat terdiri dari APBD, selain APBD, dan belanja kementerian/lembaga dan/atau tugas pembantuan. Dokumen perencanaan tersebut akan ditetapkan dengan Peraturan Kepala Daerah untuk kemudian disampaikan kepada Menteri Keuangan. Selanjutnya, Kementerian Keuangan akan membahas dokumen perencanaan dimaksud dengan K/L terkait di tingkat pemerintah pusat seperti Kementerian Dalam Negeri, Bappenas, dan K/L teknis terkait. Dalam hal disetujui, peserta rapat akan menandatangani berita acara sebagai komitmen K/L terkait untuk mendanai sebagian infrastruktur yang diusulkan. Hal dimaksud diharapkan dapat memberikan insentif dan menarik pemerintah daerah untuk melaksanakan pembiayaan kreatif.

Selain menyediakan insentif, pemerintah pusat (Kementerian Keuangan) juga memberikan edukasi berupa sosialisasi kepada pemerintah daerah terkait UU HKPD. Sosialisasi ini merupakan hal yang penting mengingat terdapat aturan-aturan baru di dalam UU HKPD, salah satunya terkait sinergi pendanaan melalui skema pembiayaan kreatif. Melalui edukasi tersebut, pemerintah daerah diharapkan dapat memahami maksud dan tujuan dari skema pembiayaan kreatif serta memahami bagaimana skema pembiayaan kreatif dapat membantu menyelesaikan permasalahan infrastruktur di daerah.

Lebih lanjut, Kementerian Keuangan bersama-sama dengan Kementerian Dalam Negeri dan Bappenas juga dapat melakukan pendampingan kepada pemerintah daerah melalui kegiatan pemantauan dan evaluasi sesuai kewenangan masing-masing. Pemantauan dan evaluasi tersebut dapat berupa kunjungan lapangan dan pengecekan penganggaran kewajiban pemerintah daerah di dalam APBD terkait pembayaran kewajiban kepada investor.

Sementara itu, untuk BUMN, BUMD, dan Swasta, pada prinsipnya sumber perolehan dananya adalah dapat berasal dari modal sendiri, laba ditahan, dan pinjaman pihak ketiga baik itu melalui penerbitan obligasi maupun dari perbankan/lembaga keuangan.

Dari rincian sumber dana tersebut di atas maka terlihat bahwa pembangunan infrastruktur, termasuk infrastruktur perkeretaapian sebenarnya memiliki banyak sumber pembiayaan yang dapat digunakan.

b. Jenis Biaya

Adapun dari sisi jenis biaya, maka pembangunan infrastruktur, termasuk infrastruktur perkeretaapian adalah terdiri dari:

1. Biaya investasi pengadaan dan penyiapan lahan
2. Biaya investasi infrastruktur prasarana
3. Biaya investasi infrastruktur sarana
4. Biaya pengoperasian dan pemeliharaan (setelah infrastruktur tersedia & bersifat rutin)
5. Biaya investasi kembali prasarana dan sarana (di masa pengoperasian)

Pembiayaan kreatif atau sinergi pendanaan pada dasarnya adalah menciptakan kombinasi dari sumber dana dan jenis biaya. Bahkan pada trase atau jalur kereta api yang lintas provinsi dan/atau lintas kabupaten/kota, bisa menghasilkan pembiayaan infrastruktur yang berasal dari beberapa provinsi dan/atau kabupaten/kota.

Hal lainnya yang dapat menjadi faktor pendukung adalah lokasi lahan yang sudah menjadi barang milik daerah (BMD) atau barang milik negara (BMN) maka pemanfaatannya dapat dilakukan secara lebih efektif dan efisien. Artinya pembangunan infrastruktur perkeretaapian dapat pula dilakukan tanpa adanya biaya investasi pengadaan lahan.

Secara khusus pemerintah sebenarnya telah menerbitkan peraturan yang terkategori sebagai skema pembiayaan kreatif yaitu skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU), skema Pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN), skema Hak Pengelolaan Terbatas (HPT) dan skema *Land Value Capture* (LVC) atau dikenal dengan nama Pengelolaan Perolehan Peningkatan Nilai Kawasan (P3NK).

1. Skema KPBU

Menurut Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 7 Tahun 2023 tentang Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, KPBU didefinisikan sebagai kerja sama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh menteri/kepala lembaga/kepala daerah/badan usaha milik negara/badan usaha milik daerah yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara para pihak.

Skema KPBU ini menitikberatkan pembiayaan infrastruktur melalui pendanaan dari badan usaha, dimana badan usaha dapat memperoleh pengembalian modal investasi dan margin keuntungannya melalui dua pilihan, yaitu dari APBN/APBD atau dari pembayaran para pengguna jasa infrastruktur tersebut.

KPBU bukan berfokus pada pengadaan aset, melainkan KPBU untuk mencari solusi paling efektif dan efisien dalam upaya menyediakan jasa/layanan publik bagi masyarakat dalam jangka waktu relatif panjang.
Pemerintah dapat memberikan dukungan pada skema KPBU ini yaitu melalui,

- *Project Development Facility* – untuk penyiapan business case proyek hingga perolehan mitra dan pembiayaan.
- *Viability Gap Fund* – untuk meningkatkan kelayakan finansial proyek.
- Penjaminan Infrastruktur – untuk meningkatkan kelayakan kredit proyek.
- Konfirmasi atas Mekanisme *Availability Payment* – untuk mengoptimalkan nilai guna anggaran dan kontinuitas layanan.

2. Skema Pemanfaatan BMN

Pemanfaatan BMN ini adalah pendayagunaan BMN yang tidak digunakan untuk penyelenggaraan tugas dan fungsi Kementerian/Lembaga dan/ atau optimalisasi BMN dengan tidak mengubah status kepemilikan. Yang disebut sebagai BMN adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara atau berasal dari perolehan lainnya yang sah.

Menurut Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115 Tahun 2020 tentang Pemanfaatan Barang Milik Negara, terdapat enam bentuk pemanfaatan BMN, yaitu sebagai berikut:

Sewa adalah Pemanfaatan BMN oleh Pihak Lain dalam jangka waktu tertentu dan menerima imbalan uang tunai

- Pinjam Pakai adalah Pemanfaatan BMN melalui penyerahan penggunaan BMN dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah atau Pemerintah Desa dalam jangka waktu

tertentu tanpa menerima imbalan dan setelah jangka waktu tersebut berakhir diserahkan kembali kepada Pengelola Barang/ Pengguna Barang.

- Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) adalah Pemanfaatan BMN oleh Pihak Lain dalam jangka waktu tertentu dalam rangka peningkatan penerimaan negara bukan pajak dan sumber pembiayaan lainnya.
- Bangun Guna Serah (BGS) adalah Pemanfaatan BMN berupa tanah oleh Pihak Lain dengan cara mendirikan bangunan dan/ atau sarana berikut fasilitasnya, kemudian didayagunakan oleh Pihak Lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang telah disepakati, untuk selanjutnya diserahkan kembali tanah beserta bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya setelah berakhirnya jangka waktu.
- Bangun Serah Guna (BSG) adalah Pemanfaatan BMN berupa tanah oleh Pihak Lain dengan cara mendirikan bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya, dan setelah selesai pembangunannya diserahkan untuk didayagunakan oleh Pihak Lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang disepakati.
- Kerja Sama Penyediaan Infrastruktur (KSPI) adalah Pemanfaatan BMN melalui kerja sama antara pemerintah dan badan usaha untuk kegiatan penyediaan infrastruktur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- Kerja Sama Terbatas Untuk Pembiayaan Infrastruktur (KETUPI) adalah Pemanfaatan BMN melalui optimalisasi BMN untuk meningkatkan fungsi operasional BMN guna mendapatkan pendanaan untuk pembiayaan penyediaan infrastruktur lainnya.

Menteri Keuangan melalui PMK 18/2024 bisa menyediakan fasilitas atas rencana pemanfaatan BMN. Fasilitas tersebut mencakup:

- Tahap Penyiapan: (i). Penyusunan Kajian Peningkatan Nilai BMN dan Skema Pemanfaatan, (ii). Penyusunan Kajian Rekomendasi Transaksi, (iii). Pelaksanaan Penjajakan Minat Pasar, (iv). Penyusunan Kajian Pendukung Lainnya
- Tahap Transaksi: (i). Pendampingan dan penyusunan dokumen transaksi, (ii). Pendampingan pemilihan mitra, (iii). Pendampingan penandatanganan dokumen transaksi, (iv). Pendampingan dan pemantauan pemenuhan kewajiban awal mitra

3. Skema HPT

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2020 Tentang Pembiayaan Infrastruktur Melalui Hak Pengelolaan Terbatas, Hak Pengelolaan Terbatas Atas Aset Infrastruktur, atau Pengelolaan Aset adalah optimalisasi Barang Milik Negara dan aset Badan Usaha Milik Negara untuk meningkatkan fungsi operasional Barang Milik Negara dan aset Badan Usaha Milik Negara guna mendapatkan pendanaan untuk pembiayaan penyediaan infrastruktur.

a. Kriteria aset BMN maupun aset BUMN yang dapat dikelola melalui skema HPT antara lain: (i). Telah laik beroperasi baik sebagian atau penuh.
b. Membutuhkan mitra untuk peningkatan nilai komersial/efisiensi operasi sesuai standar internasional.
c. Umur manfaat aset minimal 10 tahun.
d. BMN tercatat dalam Laporan Keuangan K/L yang telah diaudit.
e. Aset BUMN tercatat dalam pembukuan paling kurang 3 tahun berturut-turut.

Secara proses bisnis, HPT ini dapat dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut,

a. Tujuan utama skema HPT adalah memperoleh pendanaan, yang akan digunakan untuk pembiayaan proyek infrastruktur sejenis/lainnya.
b. BMN/aset BUMN yang akan dimanfaatkan perlu untuk terakomodir dalam Daftar Rencana Pengelolaan Aset yang disusun oleh KPPIP.
c. HPT hanya dapat diterapkan untuk *brownfield project.*
d. Pendanaan yang diperoleh diutamakan untuk pembiayaan Proyek Infrastruktur Prioritas dan/atau Proyek Strategis Nasional.

4. Skema LVC / P3NK

Menurut Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2024 tentang Pendanaan Penyediaan Infrastruktur Melalui Pengelolaan Perolehan Peningkatan Nilai Kawasan, yang dimaksud dengan

Land Value Capture atau Pengelolaan Perolehan Peningkatan Nilai Kawasan (P3NK) adalah alternatif Pendanaan untuk Penyediaan Infrastruktur berbasis kewilayahan dan/atau dalam radius/koridor zonasi yang memungkinkan Penyediaan Infrastruktur untuk didanai dari proporsi Peningkatan Nilai atas dampak inisiatif penciptaan nilai yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/atau badan usaha yang diperoleh dari Penerima Manfaat serta hasil pengembangan kawasan.

Bila KPBU merupakan skema yang fokus pada pembiayaan investasi oleh satu atau dua badan usaha, maka pada skema P3NK ini, infrastruktur akan dibiayai melalui dana yang dikumpulkan oleh Penanggung Jawab Proyek Kerja sama (PJPK) dari berbagai stakeholder penerimaan manfaat sebagai dampak dari perkiraan peningkatan nilai yang akan diterima terkait dengan keberadaan infrastruktur tersebut.

Misalnya saja pada suatu koridor jalur kereta api perkotaan, diperkirakan keberadaan infrastruktur dan pengoperasian kereta api perkotaan itu akan memberikan manfaat yang besar pada sekelompok pengusaha properti di simpul-simpul stasiun yang ada. Manfaat itu akan diterima dalam beberapa tahun mendatang setelah kereta api perkotaan beroperasi. Perkiraan akan nilai manfaat itu akan dapat didayagunakan melalui kontribusi dana dari para pengusaha properti tersebut untuk dikumpulkan sebagai dana P3NK yang kemudian akan digunakan bagi kepentingan pembiayaan infrastruktur kereta api perkotaan tersebut. Terhadap kontribusi itu, pemerintah daerah dapat memberikan insentif fiskal dan non fiskal kepada pengusaha properti tersebut.

Skema P3NK ini dapat diterapkan pada zonasi ekonomi dan koridor ekonomi yang ditetapkan oleh pemerintah. Dengan demikian penerima manfaat diperkirakan akan berjumlah lebih dari satu stakeholder, bisa badan usaha (pengusaha) maupun bisa pula pemerintah daerah itu sendiri dan BUMN/BUMD.

4.3.3.2 KEGIATAN PRIORITAS YANG BERPOTENSI MENGGUNAKAN PEMBIAYAAN ALTERNATIF

Sebagai bagian dari upaya mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi, modern, dan berkelanjutan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian terus mengembangkan berbagai program pembangunan jalur dan layanan kereta api di Indonesia. Berbagai inisiatif ini dirancang tidak hanya untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah, tetapi juga untuk memperkuat layanan transportasi perkotaan, mendukung kelancaran distribusi barang, serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Rencana pembangunan tersebut dilaksanakan melalui skema pembiayaan yang beragam, baik dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), investasi murni, maupun skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dan Lainnya. Beberapa proyek bahkan telah menarik minat investor dan ditawarkan dalam forum *Investor Gathering*.

Berikut adalah daftar indikasi pembiayaan dan status terkini program pembangunan perkeretaapian yang mencakup pengembangan kereta api antar kota, perkotaan, serta kereta api barang.

Tabel 4.8 Kegiatan Pembangunan Perkeretaapian yang Berpotensi Menggunakan Skema Pembiayaan Non APBN

No	Kegiatan	Indikasi Pembiayaan (Rp Miliar)	Skema Pembiayaan Bauran Non - APBN (BUMN/KPBU/Swasta/Lain - lain)	Status (Agustus 2025)	Keterangan
Ditjen Perkeretaapian		**627.450,96**			
1	Pembangunan Jalur KA Lintas Rantauprapat - Kota Pinang Segmen II antara Pondok S5 - Kota Pinang	100	Investasi Murni	Proses pengadaan lahan menggunakan dana dari LMAN	Pengembangan kereta api antar kota
2	Pengoperasian KA Perkotaan Bandung Raya	20.328,00	KPBU	Dalam proses penyusunan FBC oleh PT SMI	Pengembangan kereta api perkotaan (ditawarkan dalam *Investor Gathering*)
3	Pembangunan dan Pengoperasian MRT Lebak Bulus/*Extended* MRT Jakarta (Stasiun Lebak Bulus – Pondok Cabe)	5.036,46	KPBU	- Studi *basic design* BPTJ (2024) - OBC KPBU (2020)	Pengembangan kereta api perkotaan (ditawarkan dalam *Investor Gathering*)
4	MRT Fatmawati-TMII-Kampung Rambutan	12.100,00	Investasi Murni	Tahun 2022 telah disusun FS yang dikerjakan oleh PT MRT Jakarta bekerja sama dengan KIND (Korea Overseas Infrastructure and Urban Development)	Pengembangan kereta api perkotaan
5	Reaktivasi Jalur KA Krenceng - Anyer Kidul	150	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022, Reaktivasi Jalur KA tidak aktif di Provinsi Jawa Barat dan Banten	Pengembangan kereta api antar kota
6	Reaktivasi Jalur KA Kalisat – Panarukan	100	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022, Reaktivasi Jalur KA tidak aktif di Provinsi Jawa Timur	Pengembangan kereta api antar kota
7	Reaktivasi Jalur KA Naras - Sungai Limau	100	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022, Reaktivasi Jalur KA tidak aktif di Provinsi Sumatera Barat	Pengembangan kereta api antar kota
8	Pembangunan Pengembangan Jalur Kereta Api Kayutanam - Padang Panjang - Bukittinggi – Payakumbuh	100	Investasi Murni	Telah dilakukan kajian awal pada tahun 2022, Reaktivasi Jalur KA tidak aktif di Provinsi Sumatera Barat	Pengembangan kereta api antar kota
9	Pembangunan Jalur KA Kotapadang - Pulau Baai	100	KPBU (*User Charge*)	Telah dilakukan kajian awal (2019)	Pengembangan kereta api antar kota
10	Pembangunan Jalur KA antara Kutablang - Matang Glumpang Dua - Bireuen Lintas Lhokseumawe – Bireuen	100	Investasi Murni	Penetapan trase oleh Menteri Perhubungan tahun 2017	Pengembangan kereta api antar kota
11	Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Feeder LRT Jabodebek Stasiun Harjamukti – Taman Buah Mekarsari – Citraraya	10.612,00	Investasi Murni	- PT Minsky sedang berproses untuk melengkapi penyampaian LOI (Letter of Intent) dengan dokumen pendukung - Proses kajian oleh PPIT (Studi Pendahuluan)	Pengembangan kereta api perkotaan (ditawarkan dalam *Investor Gathering*) (rencana konstruksi jalur dan stasiun *elevated*)
12	Rencana Pengembangan Feeder MRT Jakarta Teknologi LRT/Monorel/*Suspended* Monorel (*elevated*)	11.187,00	Investasi Murni	Persiapan studi oleh masing-masing calon investor (terindikasi 3 calon investor)	Pengembangan kereta api perkotaan (ditawarkan dalam *Investor Gathering*)

No	Kegiatan	Indikasi Pembiayaan (Rp Miliar)	Skema Pembiayaan Bauran Non - APBN (BUMN/KPBU/Swasta/Lain - lain)	Status (Agustus 2025)	Keterangan
Ditjen Perkeretaapian		**627.450,96**			
13	Perpanjangan Kereta Api Cepat Bandung-Surabaya	541.937,50	Investasi Murni	Persiapan kajian oleh PT KCIC	Pengembangan kereta api antar kota (ditawarkan dalam *Investor Gathering*)
14	Pengembangan Jalur Kereta Api Mendukung Pelabuhan Patimban (Angkutan Barang)	12.500,00	Investasi Murni	Toyota Tshuso sedang berproses untuk melengkapi penyampaian LOI (*Letter of Intent*) dengan dokumen pendukung	Pengembangan kereta api barang antar kota (ditawarkan dalam *Investor Gathering*)
15	LRT Bali/KA Bandara I Gusti Ngurah Rai	13.000,00	Investasi Murni	Pemprov Bali melalui PT SBDJ (Sarana Bali Dwipa Jaya) telah menetapkan PT BIP (Bumi Indah Prima) sebagai *Lead Consortium of Investors* yang akan menyusun kajian kelayakan, dokumen trase dan *basic design*	Pengembangan kereta api perkotaan

Keterangan:
*) Kegiatan Non-APBN Kemenhub bersifat indikatif, dan belum memiliki RO pada RSPP
**) Pelaksanaan kegiatan non-APBN dapat diintervensi APBN apabila ada penugasan dari Pemerintah.

BAB 5 PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 disusun sesuai Perpres 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (K/L) yang berisi tentang visi, visi, tujuan, sasaran, arah kebijakan dan strategi, kerangka regulasi, kerangka kelembagaan, dan kerangka pendanaan pembangunan di bidang transportasi perkeretaapian sesuai tugas dan fungsi serta kewenangan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan pembangunan di bidang perkeretaapian yang telah diselaraskan dengan arah kebijakan pembangunan nasional sesuai RPJPN 2025-2045 (yang telah ditetapkan melalui UU No 59 Tahun 2024), RPJMN 2025-2029 (yang telah ditetapkan melalui Perpres No 12 Tahun 2025) dan arah kebijakan pembangunan bidang transportasi nasional sesuai Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 serta telah memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, prioritas nasional dan isu-isu strategis di bidang perkeretaapian, termasuk mengacu pada dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIP Nas) 2030.

Setiap Unit Kerja Eselon II dan Satuan Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian wajib menyusun dokumen Renstra masing-masing di setiap unit kerja dengan mengacu kepada Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 ini serta berpedoman pada Perpres 80 Tahun 2025. Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 ini juga merupakan acuan dalam perencanaan tahunan dan bagi penyusunan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan perjanjian kinerja, rencana kinerja tahunan, pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja.

Sebagai bentuk akuntabilitas kinerja pimpinan Direktorat Jenderal Perkeretaapian akan dinilai berdasarkan capaian pelaksanaan kegiatan dan target kinerja yang tertuang dalam Renstra sebagaimana setiap tahun ditandatangani dalam Perjanjian Kinerja (PK) sesuai dengan alokasi anggaran yang diterima.

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

Sesuai ketentuan dalam Perpres 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga (K/L), maka perubahan terhadap Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 ini dapat dilakukan jika terdapat perubahan kebijakan pemerintah yang dituangkan dalam peraturan perundang-undangan, perubahan organisasi dan tata kerja dan kebijakan nasional terkait perencanaan penganggaran.

Perubahan terhadap muatan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 khususnya terkait dengan rencana kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan dan target kinerja di setiap tahun sesuai alokasi anggaran yang diperoleh dapat dilakukan dalam Perjanjian Kinerja (PK) dan Rencana Kerja (Renja) Kementerian Perhubungan.

Pelaksanaan monitoring, evaluasi dan pelaporan tahunan terhadap implementasi Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dilaporkan dan disampaikan dalam

bentuk dokumen Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada periode tahun berjalan yang disampaikan kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dilakukan evaluasi oleh Inspektorat Jenderal dengan menyusun Laporan Hasil Evaluasi atas LKIP Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang mana merupakan bagian dari penilaian capaian dan keberhasilan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Pelaksanaan evaluasi Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dapat dilakukan pada periode pertengahan (evaluasi paruh waktu) masa Renstra berlaku dengan maksud untuk mengukur tingkat pencapaian dan keberhasilan target kinerja yang sudah ditetapkan di dalam Renstra, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan periode Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029.

Pelaksanaan Evaluasi akhir pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dilakukan pada tahun ke-4 yang dapat dilengkapi dengan prognosis capaian akhir di Tahun 2029 sebagai bahan pertimbangan untuk penyusunan Renstra pada periode selanjutnya yaitu tahun 2030-2034.

LAMPIRAN I MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
022.08.07	Direktorat Jenderal Perkeretaapian								6.480.592.424	8.766.806.095	9.043.981.275	9.535.151.937	10.354.635.461
022.GA	Program	Infrastruktur Konektivitas							5.988.136.337	7.607.248.558	7.764.288.594	8.300.159.424	9.041.914.503
	Sasaran Program	Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Program	Rasio Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Rasio	0,46	0,46	0,46	0,46	0,47					
	Sasaran Program	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Program	Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	Nilai	93,25	93,50	93,75	95	96,25					
	Indikator Kinerja Program	Persentase On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api	%	96,20	96,25	96,30	96,40	97,00					
	Indikator Kinerja Program	Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api	%	19	40	60	80	100					
	Sasaran Program	Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Program	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian	%	100	100	100	100	100					
4643	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian								746.125.957	2.762.909.540	729.906.495	878.706.479	1.708.133.938
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Konektivitas Jaringan Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Jaringan Jalur KA dan Jaringan Pelayanan Perkeretaapian	%	23	46	65	81	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase pencapaian kerja sama pembangunan infrastruktur perkeretaapian	%	20	40	60	80	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Realisasi Perjalanan Kereta Api berdasarkan GAPEKA	%	95,600	95,700	95,800	95,900	96,000					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Konektivitas Prasarana Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase pemenuhan perencanaan teknis bidang konektivitas prasarana	%	64.5	70	82.9	98.6	98					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Panjang jalur KA yang beroperasi	Km (Kumulatif)	6.928	6.928	6.937	6.937	6.985					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Konektivitas Prasarana Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Rasio konektivitas wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian	Rasio	0.46	0.46	0.46	0.46	0.47					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Konektivitas Sarana Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Konektivitas Sarana Perkeretaapian	%	-	57.1	71.4	85.7	100					
ABF		Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana							26.010.865	120.372.000	80.260.300	69.856.479	61.509.670
ABF.001		Rencana Induk Pengembangan Transportasi Perkeretaapian	Rekomendasi Kebijakan	2	4	10	3	3	83.830,0	7.852.000	8.760.300	3.302.200	3.622.420

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
02.ABF.002		Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study)	Rekomendasi Kebijakan		1	1	1	1	0,0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
02.ABF.003		Studi Kelayakan (Feasibility Study)	Rekomendasi Kebijakan	1	13	7	5	6	0,0	18.350.000	11.200.000	9.300.000	12.000.000
02.ABF.004		Rencana Induk (Master Plan)	Rekomendasi Kebijakan		1	1	1	1		1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
02.ABF.005		Studi Lingkungan	Rekomendasi Kebijakan	1	6	5	7	5	8.600.000	21.977.000	21.000.000	20.100.000	13.200.000
02.ABF.006		Survei, Investigasi dan Rancangan Dasar	Rekomendasi Kebijakan			3	1		0	0	4.500.000	1.500.000	0
03.ABF.007		Rancangan Rinci (Detailed Design/Engineering Design)	Rekomendasi Kebijakan	8	15	14	15	14	16.679.031	64.693.000	29.400.000	28.724.279	26.837.250
02.ABF.008		Studi Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek	Rekomendasi Kebijakan	1	4	3	4	3	648.004	5.500.000	3.400.000	4.930.000	3.850.000
CBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							71.153.704	2.574.490.032	493.125.000	653.850.000	1.475.544.268
04.CBA.001		Jalur Kereta Api	km	0	1	11	39	127.7	0	2.280.184.759	200.000.000	200.000.000	1.125.000.000
04.CBA.002		Jembatan Kereta Api	Unit	0	0	0	15	10	0	0	0	75.000.000	59.086.202
03.CBA.003		Terowongan Kereta Api	km						0	0	0	0	0
03.CBA.004		Stasiun Kereta Api	km						0	0	0	0	0
03.CBA.005		Persinyalan Perkeretaapian	km						0	0	0	0	0
03.CBA.006		Telekomunikasi Perkeretaapian	km						0	0	0	0	0
03.CBA.007		Listrik Aliran Atas	km						0	0	0	0	0
04.CBA.008		Infrastruktur Perkeretaapian	km	7	9	11	13	9	71.153.704	294.305.273	293.125.000	378.850.000	291.458.066
02.PBF		Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana							93.379.566	68.047.508	6.521.195	5.000.000	5.000.000
03.PBF.001		Engineering Services For Jakarta Mass Rapid Transit East-West Line Project Phase I Stage I	Rekomendasi Kebijakan	1					50.000	0	0	0	0
03.PBF.002		Engineering Services Of Jakarta Mass Rapid Transit East - West Line Project Phase I Stage II	Rekomendasi Kebijakan	1					50.000	0	0	0	0
02.PBF.003		Studi Penyiapan Pembangunan Jalur Kereta Api	Rekomendasi Kebijakan		1	1	1	1	0	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
02.PBF.008		Studi Penyusunan Dokumen Identifikasi Untuk Jalur Kereta Api Perkotaan Yang Menghubungkan Wilayah Perencanaan KIPP - IKN Barat - IKN Timur 1 - IKN Timur 2 - IKN Utara dan yang Menghubungkan Wilayah Perencanaan IKN Barat - IKN Timur 2	Rekomendasi Kebijakan			1			0	0	1.521.195	0	0
02.PBF.010		Jabodetabek Railway Capacity Enhancement Phase I	Rekomendasi Kebijakan	1	1				93.279.566	63.047.508	0	0	0
02.RBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							555.581.822	0	150.000.000	150.000.000	166.080.000
		Jalur Kereta Api	km	1	1	8	10	26,8	554.581.822		150.000.000	50.000.000	66.080.000
		Jembatan Kereta Api	Unit	1					1.000.000				
		Infrastruktur Perkeretaapian	Paket				1	1				100.000.000	100.000.000
4641	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian								3.231.230.714	2.044.171.209	3.824.767.680	4.087.383.918	3.921.405.508
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan NSPK Bidang LLAKA	%	36	55	76	90	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Target Angkutan Penumpang Kereta Api	%	19	38	58	79	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Target Angkutan Barang Kereta Api	%	19	38	58	79	100					

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
	Indikator Kinerja Kegiatan	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA	Indeks	3.71	3.72	3.73	3.74	3.75					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Ketersediaan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel	Jt Pnp/Hari	2,825	2,828	2,836	2,836	2,836					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Pelayanan Bidang Prasarana Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Jalur kereta api yang menggunakan persinyalan elektrik	%	65	66	67	68	70					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Perencanaan Teknis Bidang Pelayanan Prasarana Perkeretaapian	%	32,20	33,90	44,07	98,31	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	%	94	95	96	97	98					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Nilai	3.8	3.8	3.8	3.9	3.9					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Pelayanan Bidang Sarana Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan Direktorat Sarana Perkeretaapian	Nilai	3.7	3.7	3.7	3.8	3.8					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kelancaran Pelayanan Penyelenggaraan Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Indeks Kepuasan Masyarakat terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	0	3,87	3,89	3,89	3,9					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Rekomendasi Teknis Peningkatan Keamanan di Perlintasan Sebidang yang Ditindaklanjuti	%	20	40	60	80	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Kondisi jalur KA Sesuai Standar Track Quality Index (TQI) Kategori 1 dan 2	%	95	95	96	96	97					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Jalur kereta api yang menggunakan persinyalan elektrik	%	64.49	65	65.5	66	66.5					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%	19	38	58	79	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Realisasi Perjalanan Kereta Api Perintis di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%	19	38	58	79	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Penurunan Kejadian Gangguan Operasional Perjalanan Kereta Api pada Perlintasan Sebidang	%	19	38	58	79	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kinerja Pelayanan sarana dan prasarana transportasi Kereta Api Ringan di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	%	19.41	39.11	59.1	79.4	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	Nilai	3.58	3.59	3.6	3.61	3.62					

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase kedatangan dan keberangkatan kereta api ringan Sumatera Selatan tepat waktu	%	99	99	99	99	99					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori I dan II di Wilayah Balai Kereta Api Sulawesi Selatan	%	95	95	96	96	97					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Jalur KA yang Menggunakan Persinyalan Elektrik di Wilayah Balai Kereta Api Sulawesi Selatan	%	100	100	100	100	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan target angkutan kereta api di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%	15,73	33.02	52.05	74.88	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase kedatangan dan keberangkatan kereta api di wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Tepat Waktu	%	96,45	96,5	96,75	97	97,1					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Nilai	3,23	3,25	3,28	3,29	3,3					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Pelayanan Publik Bidang Perawatan Sarana Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh Balai Perawatan Perkeretaapian	Nilai	3,86	3,87	3,88	3,89	3,9					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Publik Bidang Pengujian Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh Balai Pengujian Perkeretaapian	Nilai	3,86	3,87	3,88	3,89	3,9					
ABF		Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana							11.578.903	126.712.000	93.709.296	78.158.746	48.258.181
ABF.001		Studi Perencanaan Teknis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Rekomendasi Kebijakan	2	23	13	12	11	6.400.000	55.763.000	38.979.000	50.179.000	32.929.000
ABF.002		Rencana Induk Pengembangan Transportasi Perkeretaapian	Kajian	0	1	1	1	1	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
ABF.003		Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study)	Kajian	0	1	1	1	1	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
ABF.004		Studi Kelayakan (Feasibility Study)	Kajian	0	1	1	1	1	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
ABF.005		Rencana Induk (Master Plan)	Kajian	0	2	2	2	1	0	1.600.000	2.086.400	1.600.000	800.000
ABF.006		Survei, Investigasi dan Rancangan Dasar	Kajian	0	2	1	1	1	0	5.251.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
ABF.007		Rancangan Rinci (Detailed Design/Engineering Design)	Kajian	2	26	21	9	3	4.192.707	58.363.000	44.000.000	19.000.000	7.000.000
ABF.008		Studi Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek	Kajian	5	4	5	4	4	813.487	1.500.000	2.585.396	1.885.396	1.885.396
ABF.009		Pelayanan Peningkatan di Perlintasan Sebidang (Usulan Baru)	Rekomendasi Kebijakan	1	1	2	1	1	172.709	1.235.000	2.058.500	1.494.350	1.643.785
AFA		Norma, Standard, Prosedur dan Kriteria							74.255	19.498.000	18.604.800	8.098.920	8.298.812
AFA.001		Pedoman Teknis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	NSPK	1	13	14	6	6	74.255	19.498.000	18.604.800	8.098.920	8.298.812
BAH		Pelayanan Publik Lainnya							17.899.661	51.455.000	47.196.719	48.269.497	49.397.552
BAH.001		Perintis Perkeretaapian	layanan	1	3	3	3	3	450.446	16.680.000	21.686.719	22.739.497	23.847.552
BAH.002		Angkutan Sepeda Motor Melalui Kereta Api	layanan	1	1	1	1	1	17.449.215	34.775.000	25.510.000	25.530.000	25.550.000
CBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							2.250.918.635	750.253.133	1.553.442.046	1.341.168.516	1.601.767.751
CBA.001		Jalur Kereta Api	Paket	3	2	7	12	12	305.066.072	179.920.000	300.000.000	100.000.000	350.000.000
CBA.002		Jembatan Kereta Api	Paket	2	7	5	2	2	31.027.794	105.132.334	300.000.000	200.000.000	250.000.000
CBA.004		Stasiun Kereta Api	Paket	2	2	1	2	1	113.967.239	50.100.000	20.400.000	130.000.000	80.000.000
CBA.005		Persinyalan Perkeretaapian	Paket	2	1	4	6	6	984.268.540	83.035.818	350.000.000	550.000.000	600.000.000
CBA.006		Telekomunikasi Perkeretaapian	Paket	0	1	1	1	1		5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
CBA.007		Listrik Aliran Atas	Paket	0	0	1	1	1	0	0	84.000.000	70.000.000	100.000.000
CBA.008		Infrastruktur Perkeretaapian	Paket	6	15	11	9	7	816.588.990	327.064.981	494.042.046	286.168.516	216.767.751

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
01.QAH		Pelayanan Publik Lainnya							213.848.281	309.250.046	290.676.569	273.044.226	265.598.649
QAH.001		Subsidi Perintis Perkeretaapian (Prioritas Nasional) (layanan)		7	7	7	7	7					
01.RBA		Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							736.910.979	787.003.030	1.821.138.250	2.338.644.013	1.948.084.563
		Jalur Kereta Api	km	2,3	1	17	40	51	8.681.074	161.324.466	200.000.000	300.000.000	225.000.000
		Jembatan Kereta Api	Paket	2	4	1	4	1	218.893.315	175.259.574	100.000.000	230.000.000	100.000.000
		Terowongan Kereta Api	Paket			2	2	2			150.000.000	100.000.000	50.000.000
		Stasiun Kereta Api	Paket	1		3	5	1	114.834.254		200.000.000	231.000.000	50.000.000
		Persinyalan Perkeretaapian	Paket	1		2	3	1	139.648.336		280.000.000	300.000.000	100.000.000
		Telekomunikasi Perkeretaapian	Paket		1	2	2			50.000.000	300.000.000	200.000.000	
		Listrik Aliran Atas	Paket		1	1	2	5		100.000.000	50.000.000	200.000.000	850.000.000
		Infrastruktur Perkeretaapian	Paket	2	4	4	3	2	254.854.000	300.418.990	541.138.250	777.644.013	573.084.563
4642	Keselamatan Transportasi Perkeretaapian								2.010.638.396	2.798.167.809	3.208.346.924	3.332.738.157	3.410.977.643
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Keandalan Prasarana Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Sertifikat Kelaikan Prasarana KA	%	50,3	60,8	75	80,6	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Rumusan NSPK Bidang Prasarana Perkeretaapian	%	90,4	91,7	91,7	91,7	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Sarana Perkeretaapian Milik Negara Mendukung Keselamatan	%	18	36,75	60,5	79,5	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kelaikan Sarana Perkeretaapian	%	61,4	62,93	64,47	66	67,54					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Hasil Rampcheck Sarana Perkeretaapian yang Ditindaklanjuti	%	90	91	91,1	91,2	91,3					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan NSPK Bidang Sarana Perkeretaapian	%	45,12	69,75	74,39	87,8	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Hasil Pengawasan perawatan sarana perkeretaapian yang ditindaklanjuti (%)	%	100	100	100	100	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Hasil Audit SMKP yang ditindaklanjuti	%	16,6	33,33	55,5	77,7	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Regulator dan Operator Perkeretaapian	%	19,4	39,1	59,1	79,4	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian yang ditindaklanjuti	%	20	40	60	80	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Tindaklanjut Penindakan atau Penegakan Hukum Berdasarkan hasil Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian	%	20	40	60	80	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan NSPK bidang keselamatan perkeretaapian	%	60	86,6	93,3	100	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Kereta Api Di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian											

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian	%	100	100	100	100	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Pengujian Kelaikan Sarana Perkeretaapian	%	17,4	35,2	54,7	76,3	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kompetensi SDM Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Pengujian Kompetensi SDM Perkeretaapian	%	19,4	39,3	59,4	79,6	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kehandalan Prasarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemenuhan Pengujian Kelaikan Prasarana Perkeretaapian	%	17,9	36,9	56,9	77,9	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian Milik Negara Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Sarana Perkeretaapian Milik Negara yang Siap Operasi	%	100	100	100	100	100					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pemanfaatan Aset yang dikelola	%	100	100	100	100	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kehandalan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian Mendukung Keselamatan Transportasi Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Keselamatan Transportasi Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	%	100	100	100	100	100					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Kereta Api di Wilayah Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Keselamatan Transportasi Kereta Api Ringan Sulawesi Selatan	%	100	100	100	100	100					
AFA		Norma, Standard, Prosedur dan Kriteria							2.100.000	32.265.000	28.216.500	25.545.650	24.868.215
AFA.001		Studi Pedoman Teknis Bidang Keselamatan dan Keamanan Perkeretaapian	Rekomendasi Kebijakan	3	2	2	2	2	2.100.000	32.265.000	28.216.500	25.545.650	24.868.215
ADC		Sertifikasi Produk							6.164.859	43.009.693	46.512.506	48.164.121	51.653.730
ADC.001		Sertifikasi Sarana Perkeretaapian	produk	2	2	2	2	2	3.700.058	17.995.893	19.382.493	19.861.093	21.258.453
ADC.002		Sertifikat Kelaikan Prasarana Perkeretaapian	produk	2	2	2	2	2	2.464.801	25.013.800	27.130.013	28.303.028	30.395.277
ADI		Sertifikasi Profesi dan SDM							5.650.331	77.079.894	83.953.229	91.551.807	99.900.243
ADI.001		Sertifikat Kompetensi SDM Perkeretaapian	Orang	2	2	2	2	2	5.650.331	77.079.894	83.953.229	91.551.807	99.900.243
ADE		Akreditasi Lembaga							0	0	0	0	0
ADE.001		Akreditasi Kelembagaan Perkeretaapian	Lembaga	0	0	0	0		0	0	0	0	0
CDA		OP Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							280.011.984	326.275.965	610.642.774	532.622.174	534.084.717
CDA.001		Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian (IMO)	Paket	9	9	9	9	9	144.384.773	165.791.965	228.802.778	245.163.383	227.984.509
CDA.002		Perawatan Prasarana Perkeretaapian	Paket	24	5	6	4	4	25.984.128	63.919.000	190.156.610	84.059.561	92.028.288
CDA.003		Operasi Prasarana Perkeretaapian	Paket	11	4	4	4	4	109.643.083	96.565.000	191.683.386	203.399.230	214.071.920
CAK		Sarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							0	85.700.000	90.000.000	157.500.000	120.000.000
CAK.001		Sarana Kerja Bidang Konektivitas Perkeretaapian	Unit	0	1	1	1	1	0	85.700.000	90.000.000	157.500.000	120.000.000
CCK		OP Sarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							17.846.266	87.484.000	96.502.065	137.697.283	108.560.462
CCK.004		Perawatan Peralatan Pengujian Sarana Perkeretaapian	Unit	10	11	11	11	11	9.737.071	42.534.000	48.314.665	86.791.033	54.768.587
CCK.003		Operasi Peralatan Pengujian Sarana Perkeretaapian	Unit	2	2	2	2	2	8.109.195	44.950.000	48.187.400	50.906.250	53.791.875
RDA		OP Prasarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian							1.698.864.956	2.146.353.257	2.252.519.850	2.339.657.122	2.471.910.276
RDA.001		Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian (IMO)	Lokasi	7	7	7	7	7	1.693.692.767	2.109.253.257	2.152.519.850	2.220.945.843	2.406.613.706
RDA.002		Perawatan Prasarana Perkeretaapian	Paket	1	1	1	2	1	5.172.189	37.100.000	100.000.000	118.711.279	65.296.570

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
4644	Infrastruktur Konektivitas								141.270	2.000.000	1.267.495	1.330.870	1.397.414
	Sasaran Kegiatan	Mendukung Peningkatan Konektivitas, Pelayanan, dan Keselamatan Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Terselenggaranya Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	%	100	100	100	100	100					
EBD		Layanan Manajemen Kinerja Internal	Dokumen						141.270	2.000.000	1.267.495	1.330.870	1.397.414
EBD.952		Layanan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	1	1	1	1	1	141.270	2.000.000	1.267.495	1.330.870	1.397.414
022.WA	Program	Dukungan Manajemen							492.456.087	1.159.557.537	1.279.692.681	1.234.992.513	1.312.720.958
KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
4600	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian								10.304.116	45.938.200	49.484.246	47.652.175	49.364.923
	Sasaran Kegiatan	Terwujudnya organisasi yang berintegritas dengan dukungan SDM Regulator Perkeretaapian yang berkualitas											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kualitas ASN Ditjen Perkeretaapian	Nilai	89	89,5	90	90,5	91					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Unit Kerja Yang Memenuhi Nilai Minimal Pembangunan Zona Integritas	%	6,25	12,50	25,00	37,50	50,00					
EBA		Layanan Dukungan Manajemen Internal							9.243.685	17.669.200	18.556.852	19.530.283	20.573.809
EBA.001		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal.	Layanan	29	28	28	28	127	1.944.655	3.900.000	4.095.000	4.299.750	4.514.738
EBA.960		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Layanan	1	1	1	1	1	7.299.030	13.769.200	14.461.852	15.230.533	16.059.071
EBC		Layanan Manajemen SDM Internal							1.060.431	28.269.000	30.927.394	28.121.892	28.791.114
EBC.001		Layanan SDM	Layanan	3	3	3	3	3	1.060.431	16.719.000	15.927.394	14.921.892	15.541.114
EBC.954		Layanan Manajemen SDM	Layanan	1	1	1	1	1	0	11.550.000	15.000.000	13.200.000	13.250.000
4601	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian								470.245.961	1.039.758.337	1.153.171.248	1.103.393.243	1.179.449.859
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Kepuasan Pelayanan Perkantoran Ditjen Perkeretaapian	Nilai	3,89	3,9	3,91	3,92	3,93					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Setditjen Perkeretaapian	Nilai	70	72	74	76	80,10					
		Terwujudnya Kinerja Pengelolaan Sumber Daya Pemerintah yang efektif dan efisien											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Setditjen Perkeretaapian	Nilai	85,00	86,00	87,00	88,00	90,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Setditjen Perkeretaapian	%	50	90	95	100,00	100,00					
	Sasaran Kegiatan	Terselenggaranya sistem pemerintahan yang akuntabel dengan dukungan pengendalian yang memandai											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Setditjen Perkeretaapian	Nilai	83,65	84,00	84,50	85,00	86,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Setditjen Perkeretaapian	Nilai	21	22	23	24	25					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Tindak Lanjut Temuan Auditor	%	90,50	91,00	91,50	92,00	93,00					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat LLAKA											

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA	Nilai	83,50	83,60	83,70	83,80	84,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Direktorat LLAKA	Nilai	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Direktorat LLAKA	Nilai	81,00	81.5	82.5	83,00	83.5					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat LLAKA	Nilai	76.5	77,00	77.5	78,00	78.5					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Prasarana Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Nilai	83.20	83.95	84.90	85.35	85.40					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Nilai	15,00	17,00	19,00	21,00	23,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Nilai	85.76	83.00	85.00	87.00	90.00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Prasarana Perkeretaapian	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Nilai	79,00	80.50	82,00	83.50	85,00					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Sarana Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Direktorat Sarana Perkeretaapian	Nilai	81,20	81,25	81,30	81,35	81,35					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Direktorat Sarana Perkeretaapian	Nilai	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Sarana Perkeretaapian	Nilai	86,70	86,75	86,80	86,85	86,90					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Sarana Perkeretaapian	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Sarana Perkeretaapian	Nilai	79,57	79,62	79,67	79,72	79,77					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	83,67	83,69	83,71	83,73	83,75					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	85,61	85,62	85,63	85,64	85,65					

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	66,00	67,00	68,00	69,00	70,00					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Balai Teknik Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai	81,50	81,80	81,90	82,10	82,20					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai	15,00	15,20	15,30	15,50	15,70					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Teknik Perkeretaapian	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Teknik Perkeretaapian	Nilai	71,80	72,70	73,90	75,00	76,30					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Balai Perawatan Perkeretaapian											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Balai Perawatan Perkeretaapian	Nilai	81,00	81,50	82,00	82,50	83,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Perawatan Perkeretaapian	Nilai	16,00	16,00	17,00	17,00	18,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Balai Perawatan Perkeretaapian	Nilai	84,83	85,00	85,50	86,00	86,50					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Perawatan Perkeretaapian	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Perawatan Perkeretaapian	Nilai	87,00	87,00	87,50	87,50	88,00					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Balai Perkeretaapian Kereta Api Ringan Sumatera Selatan											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Balai Perkeretaapian Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	Nilai	80,50	81,00	81,50	82,00	82,50					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Perkeretaapian Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	Nilai	15,00	16,00	17,00	18,00	19,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Balai Perkeretaapian Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	Nilai	81,00	83,00	85,00	87,00	89,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Perkeretaapian Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Perkeretaapian Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	Nilai	61,00	62,50	64,00	65,50	67,00					
	Sasaran Kegiatan	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai AKIP Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Nilai	81,00	81,50	82,00	82,50	83,00					

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Nilai	12,00	13,00	14,00	15,00	16,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Kinerja Anggaran Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Nilai	81,00	82,00	82,50	82,80	83,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan	Nilai	68,00	70,00	71,00	72,00	73,00					
ABF		Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana							4.148.890	10.250.000	10.853.379	11.336.817	11.812.851
ABF.001		Kebijakan Perencanaan	Rekomendasi Kebijakan	7	6	6	6	6	4.148.890	10.250.000	10.853.379	11.336.817	11.812.851
EBA		Layanan Dukungan Manajemen Internal							353.817.531	601.809.005	751.487.610	704.947.807	753.339.210
EBA.957		Layanan Hukum	Layanan		1	1	1	1	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
EBA.960		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Layanan	48	52	53	52	52	32.474.938	89.427.280	96.141.512	103.481.076	11.945.062
EBA.994		Layanan Perkantoran	Layanan	90	91	91	91	91	321.342.593	511.381.725	654.346.098	600.466.731	641.394.148
EBB		Layanan Sarana dan Prasarana Internal							16.039.347	152.987.084	106.588.032	81.499.915	85.015.275
EBB.951		Layanan Sarana Internal	Unit	12	24	23	22	21	14.539.347	79.928.084	59.458.301	63.527.447	66.131.808
EBB.971		Layanan Prasarana Internal	Unit	1	7	5	3	4	1.500.000	73.059.000	47.129.731	17.972.468	18.883.467
EBD		Layanan Manajemen Kinerja Internal							96.240.193	274.712.248	284.242.227	305.608.704	329.282.523
EBD.952		Layanan Perencanaan dan Penganggaran	Layanan	12	11	11	11	11	8.309.031	67.562.000	67.384.376	74.400.004	79.400.771
EBD.953		Layanan Pemantauan dan Evaluasi	Layanan	68	91	90	90	90	55.749.649	133.126.750	139.883.700	149.834.185	163.447.474
EBD.955		Layanan Manajemen Keuangan	Layanan	26	24	24	24	24	25.001.317	57.197.948	60.345.557	63.925.085	67.837.054
EBD.961		Layanan Reformasi Kinerja	Layanan	15	18	18	18	17	7.180.196	16.825.550	16.628.594	17.449.430	18.597.224
4602	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian								7.660.042	51.385.000	53.414.776	59.073.355	57.710.023
	Sasaran Kegiatan	Tersedianya pengelolaan teknologi informasi regulator perkeretaapian yang andal											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Tingkat Kematangan Layanan Digital Ditjen Perkeretaapian	Nilai	1.6	1.7	1.8	1.9	2.0					
BMA		Data dan Informasi Publik							1.450.000	9.113.000	12.764.865	16.231.352	14.224.487
BMA.001		Pengelolaan Data dan Informasi	Layanan	1	2	2	2	2	1.450.000	9.113.000	12.764.865	16.231.352	14.224.487
CAN		Sarana Bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi							1.266.429	25.420.000	25.911.845	26.831.683	27.169.949
CAN.001		Pengadaan Perangkat Pengolah Data dan Komunikasi	Paket	1	1	1	1	1	1.266.429	5.107.000	5.583.300	6.486.710	6.807.727
CAN.003		Pengadaan Software	Paket		1	1	1	1	0	20.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000
CAN.005		Pemeliharaan Sarana Teknologi Informasi dan Komunikasi	Layanan		1	1	1	1	0	313.000	328.545	344.973	362.222
CDS		OP Prasarana Bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi							2.044.320	5.000.000	3.100.000	3.200.000	3.300.000
CDS.001		OM Prasarana Bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi	Layanan	1	1	1	1	1	2.044.320	5.000.000	3.100.000	3.200.000	3.300.000
EBA		Layanan Dukungan Manajemen Internal							262.293	3.035.000	3.277.229	3.527.341	3.784.959
EBA.963		Layanan Data dan Informasi	Layanan	2	2	2	2	2	262.293	3.035.000	3.277.229	3.527.341	3.784.959
FAB		Sistem Informasi Pemerintahan							2.637.000	8.817.000	8.360.837	9.282.979	9.230.628
FAB.001		Sistem Informasi	Layanan	1	1	1	1	1	2.637.000	8.817.000	8.360.837	9.282.979	9.230.628
4603	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian								2.037.452	16.494.000	17.370.268	18.305.188	19.294.993
	Sasaran Kegiatan	Terlaksananya Layanan Hukum dan Informasi Publik dalam Penyelenggaraan Perkeretaapian yang Berkeadilan dan Responsif											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Nilai Keterbukaan Informasi Publik	Nilai	90	92	94	96	98					
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase penyelesaian perjanjian/kerja sama dan bantuan hukum	%	80	82	84	86	88					
EBA		Layanan Dukungan Manajemen Internal							2.037.452	16.494.000	17.370.268	18.305.188	19.294.993
EBA.958		Layanan Hubungan Masyarakat dan Informasi	Layanan	3	4	4	4	4	2.037.452	16.494.000	17.370.268	18.305.188	19.294.993
4604	Legislasi dan Litigasi Transportasi Perkeretaapian								2.208.516	5.982.000	6.252.143	6.568.552	6.901.160

KODE	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Satuan	VOLUME / TARGET					ALOKASI (RIBU)				
				2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029
	Sasaran Kegiatan	Terlaksananya Perumusan Regulasi dan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Perkeretaapian yang Adaptif dan Berkelanjutan											
	Indikator Kinerja Kegiatan	Persentase Pencapaian Target Regulasi dan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Perkeretaapian (%)	%	21,21	42,42	63,64	81,82	100					
AFA		Norma, Standard, Prosedur dan Kriteria							0	100.000	100.000	100.000	100.000
AFA.001		Pedoman Teknis	Dokumen	-	1	1	1	1	-	100.000	100.000	100.000	100.000
EBA		Layanan Dukungan Manajemen Internal							2.208.516	5.882.000	6.152.143	6.468.552	6.801.160
EBA.957		Layanan Hukum	Layanan	3	3	3	3	3	2.208.516	5.882.000	6.152.143	6.468.552	6.801.160

LAMPIRAN II MATRIKS PENDANAAN ANGGARAN PENDAPATAN DAN BELANJA NEGARA DAN SUMBER PENDANAAN LAINNYA YANG SAH TERHADAP KEGIATAN PRIORITAS/ PROYEK PRIORITAS DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

No.	KP/PP/RO	Penugasan Indikator RPJMN (ProP)	Target					Indikasi APBN (Jutaan)					Indikasi Total (Jutaan)
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Kegiatan Prioritas (KP) 02 : Pengembangan KA Penumpang Antar Kota dan Penguatan KA Angkutan Barang												
1	Indikator KP1 : Panjang Jalur KA yang Beroperasi												
2	Indikator KP2 : Jalur KA yang Menggunakan Persinyalan Elektrik												
3	Indikator KP3 : Kondisi jalur KA Sesuai Standar TQI Kategori 1 dan 2												
	ProP 1: Pembangunan Jalur Kereta Api												**899.661,07**
1	Pembangunan Jalur Ganda KA Sepanjang - Wonokromo	Jalur KA yang Dibangun	-	-	7	7	-	0	0	100.000	50.000	0	150.000
2	Pembangunan Jalur KA Elevated antara Solo Balapan - Kadipiro	Jalur KA yang Dibangun	2.3	-	-	-	-	8.681	0	0	0	0	8.681
3	Reaktivasi Jalur KA Rangkasbitung-Pandeglang	Jalur KA yang Dibangun	-	-	8,7	10	-	0	0	150.000	50.000	0	200.000
4	Pembangunan Shortcut Bahlias - Tanjung Gading	Jalur KA yang Dibangun	-	-	-	-	2.3	0	0	0	0	65.980	65.980
5	Pembangunan Jalur Ganda Lintas Rangkasbitung - Merak	Jalur KA yang Dibangun	-	-	-	16	16	0	0	0	100.000	100.000	200.000
6	Pembangunan Jalur Ganda Lintas Cicurug - Sukabumi	Jalur KA yang Dibangun	-	-	-	-	30	0	0	0	0	75.000	75.000
7	Optimalisasi KA Makassar - Pare Pare	Jalur KA yang terkoneksi simpul transportasi dan koridor logistik	-	-	-	1	1	0	0	0	100.000	100.000	200.000
	Prop 2 : Peningkatan, Perawatan, dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api Mendukung Keandalan dan Keselamatan												**16.470.074,31**
1	Pemeliharaan, perawatan, dan pengoperasian jaringan KA (IMO)	Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian	1	1	1	1	1	1.693.693	2.109.253	2.152.520	2.220.946	2.406.614	10.583.025
2	Peningkatan Jalur KA Lampegan - Cianjur	Peningkatan Prasarana Kereta Api	-	-	-	10	5	0	0	0	100.000	50.000	150.000
3	Pembangunan Jalan Akses dan Fasilitas Pendukung KA Makassar - Pare Pare	Peningkatan Prasarana Kereta Api	-	1	-	-	-	0	43.115	0	0	0	43.115
4	Penanganan Perlintasan Sebidang	Penanganan Perlintasan Kereta Api	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	5.300	4.805	45.115	481.621	327.062	863.903
5	Peningkatan Persinyalan Jalur KA Lintas Araskabu-Tebing Tinggi	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	-	-	-	1	1	0	0	0	100.000	100.000	200.000
6	Peningkatan Persinyalan Jalur KA Lintas Perlanaan-Kisaran	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	-	-	1	1	-	0	0	150.000	100.000	0	250.000
7	Peningkatan Persinyalan Jalur KA Lintas Padang - Naras	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	-	-	-	-	1	0	0	0	0	100.000	100.000
8	Peningkatan Persinyalan Elektrik Depo Kereta Api Maros	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi					1	0	0	0	0	50.000	50.000
9	Perbaikan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Barru - Palanro	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi			1			0	0	130.000	0	0	130.000
10	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi Stasiun Mandai	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi				1		0	0	0	100.000	0	100.000
11	Pembangunan Fasilitas Stabling Stasiun KA Makassar - Pare Pare	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	-	-	1	1	-	0	0	50.000	50.000	0	100.000
12	Pembangunan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Jalur Ganda Kereta Api Solo – Semarang Fase I (Solo Balapan – Kadipiro – Kalioso)	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	10	-	-	-	-	139.648	0	0	0	0	139.648
13	Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Talun - Bangil	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	-	-	1	1	-	0	0	150.000	100.000	0	250.000
14	Peningkatan Telekomunikasi Lintas Kertosono - Ketapang antara Bangil - Garahan	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	-	1	1	-	-	0	50.000	150.000	0	0	200.000
15	Peningkatan Fasilitas Operasi Kereta Api antara Garahan - Ketapang	Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi	-	-	-	1	1	0	0	0	100.000	100.000	200.000
16	Pembangunan Stasiun Sintuk Toboh Gadang dan Parit Malintang	Peningkatan Stasiun KA Antar Kota	-	-	-	2	-	0	0	0	75.000	0	75.000
17	Peningkatan Stasiun Karawang. Lemah Abang. Kedung Gede	Peningkatan Stasiun KA Antar Kota	-	-	1	1	1	0	0	50.000	50.000	50.000	150.000
18	Penggantian Jembatan Kereta Api BH 1109 (Hulu) KM. 303+680 dan BH 1164 (Hulu) KM. 314+769 Lintas Cirebon – Kroya	Peningkatan Jembatan Kereta Api	1	1	-	-	-	75.893	30.716	0	0	0	106.609
19	Penggantian Jembatan Kereta Api BH 46 KM 21+918 Antara Brumbung - Tegowanu dan BH 59 KM 27+920 Antara Tegowanu - Gubug Lintas Semarang - Gambringan	Peningkatan Jembatan Kereta Api	1	1	-	-	-	143.000	58.144	0	0	0	201.144
20	Peningkatan Jembatan Kereta Api BH 355 di Km. 110+532 antara Ciganea - Sukatani lintas Cikampek - Padalarang	Peningkatan Jembatan Kereta Api	-	1	-	-	-	0	43.000	0	0	0	43.000
21	Penggantian Jembatan KA Wilayah Provinsi Jawa Tengah dan DIY	Peningkatan Jembatan Kereta Api	-	-	-	1	1	0	0	0	100.000	100.000	200.000
22	Peningkatan Jembatan Kereta BH 397 Antara Stasiun Kesamben - Stasiun Wlingi	Peningkatan Jembatan Kereta Api	-	-	1	-	-	0	0	100.000	0	0	100.000
23	Peningkatan Jembatan Kereta BH 537 KM 133+723 Antara Stasiun Blitar - Stasiun Rejotangan	Peningkatan Jembatan Kereta Api	-	-	-	1	-	0	0	0	50.000	0	50.000
24	Peningkatan dan Penanganan Jembatan KA BH 313 dan BH 322 Lintas Perlanaan - Kisaran	Peningkatan Jembatan Kereta Api	-	-	-	2	-	0	0	0	80.000	0	80.000
25	Peningkatan Underpass BH 421 Jatibarang	Peningkatan Jembatan Kereta Api	-	1	-	-	-	0	43.400	0	0	0	43.400
26	Penanganan Rintang Jalan KM 299 + 900 Antara Prupuk - Linggapura Lintas Cirebon - Kroya	Penanganan Daerah Rawan Bencana pada Jalur KA	-	1	-	-	-	0	37.100	0	0	0	37.100
27	Penanganan Rintang Jalan Pada Jalur KA Antara Mluwung - Cipari, Kawunganten - Lebeng, dan Maos - Kroya Lintas Bogor - Yogyakarta Segmen Banjar - Kroya	Penanganan Daerah Rawan Bencana pada Jalur KA	-	-	1	1	-	0	0	100.000	18.711	0	118.711
28	Penanganan Rawan Bencana di Jalur KA Lintas Gilas - Sepancar KM 212+725 - 213+000	Penanganan Daerah Rawan Bencana pada Jalur KA	-	1	-	-	-	0	6.476	0	0	0	6.476
29	Penanganan Rintang Jalan KA di Wilayah Provinsi Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta	Penanganan Daerah Rawan Bencana pada Jalur KA	-	-	-	1	1	0	0	0	100.000	65.297	165.297
30	Penanganan Longsor dan Perkuatan Lereng antara Sumberpucung - Wlingi Km. 81+000 s.d. Km. 104+000	Penanganan Daerah Rawan Bencana pada Jalur KA	-	-	1	-	-	0	0	200.000	0	0	200.000
31	Revitalisasi/Pembangunan Terowongan Mrawan (690 m) dan Garahan (113 m)	Peningkatan Terowongan KA Antar Kota	-	-	2	2	2	0	0	150.000	100.000	50.000	300.000
32	Kewajiban Pembayaran atas Ketersediaan Layanan (Availability Payment) (Dukungan/Pendamping KPBU)	Peningkatan Prasarana Kereta Api	1	1	1	1	1	249.554	246.023	246.023	246.023	246.023	1.233.646

No.	KP/PP/RO	Penugasan Indikator RPJMN (ProP)	Target					Indikasi APBN (Jutaan)					Indikasi Total (Jutaan)
			2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	
	Prop 3 : Penyediaan Layanan Non komersil Kereta Api												**659.962,12**
1	Penyelenggaraan Layanan Kereta Api Perintis lintas Muara Satu-Kutablang	Layanan Keperintisan Kereta Api	1	1	1	1	1	20.000	23.000	27.000	27.000	27.000	124.000
2	Penyelenggaraan Layanan Kereta Api Perintis lintas Binjai - Besitang - Sei Liput	Layanan Keperintisan Kereta Api	1	1	1	1	1	20.000	14.000	28.500	28.500	28.500	119.500
3	Penyelenggaraan Layanan Kereta Api Perintis lintas Lubuk Alung - Kayu Tanam	Layanan Keperintisan Kereta Api	1	1	1	1	1	15.000	15.750	20.000	21.000	22.050	93.800
4	Penyelenggaraan Layanan Kereta Api Perintis lintas Makassar - Parepare	Layanan Keperintisan Kereta Api	1	1	1	1	1	31.733	34.422	35.000	35.000	35.000	171.156
5	Penyelenggaraan Layanan Kereta Api Perintis lintas Purwosari - Wonogiri	Layanan Keperintisan Kereta Api	1	1	1	1	1	11.303	12.434	13.677	15.044	16.549	69.006
6	Penyelenggaraan Layanan Kereta Api Perintis antara Rantauprapat - Pondok S5	Layanan Keperintisan Kereta Api	1	1	1	1	1	16.500	16.500	16.500	16.500	16.500	82.500
	ProP 4. Tata Kelola Pengembangan Perkeretaapian												**21.521**
1	Studi Penyusunan Dokumen Identifikasi Untuk Jalur Kereta Api Perkotaan Yang Menghubungkan Wilayah Perencanaan KIPP - IKN Barat - IKN Timur 1 - IKN Timur 2 - IKN Utara dan yang Menghubungkan Wilayah Perencanaan IKN Barat - IKN Timur 2	Jumlah Kegiatan Mendukung Tata Kelola Konektivitas Kereta Api	-	-	1	-	-	0	0	1.521	0	0	1.521
2	Studi Penyiapan Pembangunan Jalur Kereta Api	Jumlah Kegiatan Mendukung Tata Kelola Konektivitas Kereta Api	-	5	5	5	5	0	5.000	5.000	5.000	5.000	20.000
	Kegiatan Prioritas (KP) : 06 - Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal Perkotaan												
	ProP 1. Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan Berbasis Rel												**3.036.623**
1	Surabaya Regional Railway Line (Phase I)	Jalur KA Perkotaan yang dibangun	-	1	1	1	1	0	100.000	50.000	100.000	400.000	650.000
2	Pembangunan Double-Double Track (DDT) Lintas Bekasi - Cikarang	Jalur KA Perkotaan yang dibangun	-	-	10	7	-	0	0	100.000	50.000	0	150.000
3	Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit East - West Line Project Phase 1	Jalur KA Perkotaan yang dibangun	-	1	-	-	-	0	100	0	0	0	100
4	Jabodetabek Railway Capacity Enhancement Phase I	Elektrifikasi Jalur KA Perkotaan	1	1	-	-	-	93.280	63.048	0	0	0	156.327
5	Peningkatan Elektrifikasi antara Citayam - Nambo	Elektrifikasi Jalur KA Perkotaan	-	-	-	1	1	0	0	0	100.000	100.000	200.000
6	Elektrifikasi Jalur KA Lintas Padalarang - Cicalengka	Elektrifikasi Jalur KA Perkotaan	-	-	-	-	41	0	0	0	0	100.000	100.000
7	Penyelenggaraan Layanan Perintis LRT Sumatera Selatan	Layanan KA Perkotaan Perintis	1	1	1	1	1	99.312	193.144	150.000	130.000	120.000	692.456
8	Peningkatan Stasiun Tanah Abang Tahap I & II	Stasiun KA Perkotaan yang Ditingkatkan	1	-	1	1	-	114.834	0	100.000	50.000	0	264.834
9	Peningkatan Stasiun Tenjo	Stasiun KA Perkotaan yang Ditingkatkan	-	-	-	1	-	0	0	0	56.000	0	56.000
10	Peningkatan Stasiun Duri	Stasiun KA Perkotaan yang Ditingkatkan	-	-	1	-	-	0	0	50.000	0	0	50.000
11	Peningkatan Transportasi Berbasis Rel di Jabodetabek	KA Perkotaan yang dikembangkan	-	1	-	-	-	0	161.324	0	0	0	161.324
12	Peningkatan Jembatan Jalur KA Lintas Medan-Binjai	KA Perkotaan yang dikembangkan	1	-	-	-	-	555.582	0	0	0	0	555.582
	ProP 2 - Pengembangan Tata Kelola Angkutan Umum Massal Perkotaan												**100**
1	Engineering Services Of Jakarta Mass Rapid Transit East - West Line Project Phase I Stage I	Jumlah Kegiatan Mendukung Tata Kelola Konektivitas KA Perkotaan	1					50	0	0	0	0	50
2	Engineering Services Of Jakarta Mass Rapid Transit East - West Line Project Phase I Stage II	Jumlah Kegiatan Mendukung Tata Kelola Konektivitas KA Perkotaan	1					50	0	0	0	0	50
	Indikasi Total APBN Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Jutaan)												**21.087.941,78**

No.	Kegiatan	Indikasi Pembiayaan (Rp Miliar)	Skema Pembiayaan Bauran APBN/Non - APBN (BUMN/KPBU/Swasta/Lain - lain)
1	Pembangunan Jalur KA Lintas Rantauprapat - Kota Pinang Segmen II antara Pondok S5 - Kota Pinang	100	Investasi Murni
2	Pengoperasian KA Perkotaan Bandung Raya	20.328,00	KPBU
3	Pembangunan dan Pengoperasian MRT Lebak Bulus/*Extended* MRT Jakarta (Stasiun Lebak Bulus – Pondok Cabe)	5.036,46	KPBU
4	MRT Fatmawati-TMII-Kampung Rambutan	12.100,00	Investasi Murni
5	Reaktivasi Jalur KA Krenceng - Anyer Kidul	150	Investasi Murni
6	Reaktivasi Jalur KA Kalisat – Panarukan	100	Investasi Murni
7	Reaktivasi Jalur KA Naras - Sungai Limau	100	Investasi Murni
8	Pembangunan Pengembangan Jalur Kereta Api Kayutanam - Padang Panjang - Bukittinggi – Payakumbuh	100	Investasi Murni
9	Pembangunan Jalur KA Kotapadang - Pulau Baai	100	KPBU (*User Charge*)
10	Pembangunan Jalur KA antara Kutablang - Matang Glumpang Dua - Bireuen Lintas Lhokseumawe – Bireuen	100	Investasi Murni
11	Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Feeder LRT Jabodebek Stasiun Harjamukti – Taman Buah Mekarsari – Citraraya	10.612,00	Investasi Murni
12	Rencana Pengembangan Feeder MRT Jakarta Teknologi LRT/Monorel/*Suspended* Monorel (*elevated*)	11.187,00	Investasi Murni
13	Perpanjangan Kereta Api Cepat Bandung-Surabaya	541.937,50	Investasi Murni
14	Pengembangan Jalur Kereta Api Mendukung Pelabuhan Patimban (Angkutan Barang)	12.500,00	Investasi Murni
15	LRT Bali/KA Bandara I Gusti Ngurah Rai	13.000,00	Investasi Murni
	Indikasi Total Bauran (APBN/Non APBN) Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Miliar)	**627.450,96**	

LAMPIRAN III MATRIKS KERANGKA REGULASI

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
1	Revisi UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian	• Urgensi perkembangan teknologi prasarana dan sarana perkeretaapian, pengaturan pengoperasian kereta api dengan sistem pengoperasian teknologi baru dan penyempurnaan/pendetailan pengaturan manajemen keselamatan perkeretaapian. • Dengan adanya perkembangan teknologi perkeretaapian dan perubahan lingkungan strategis yang semakin kompetitif dan tidak terpisahkan dari sistem perekonomian yang menitikberatkan pada asas keadilan, keterbukaan, dan inklusif dipandang perlu melibatkan peran pemerintah daerah dan swasta guna mendorong kemajuan penyelenggaraan perkeretaapian nasional	Sekretariat Jenderal Perkeretaapian	Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator Badan Usaha	2025-2029
2	Revisi KM 296 Tahun 2020 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional	• Evaluasi RIPNAS dilakukan setiap 5 (lima) tahun • Hasil evaluasi digunakan sebagai dasar pertimbangan perubahan RIPNAS	Sekretariat Jenderal Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
3	Revisi PM 156 Tahun 2015 tentang Perubahan atas PM 67 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Perawatan dan Pengoperasian Perkeretaapian Miliki Negara	• Perlunya penambahan lingkup perawatan prasarana • Agar mengakomodir perawatan prasarana pada lintas non aktif mengingat dan mempertimbangkan besarnya aset perkeretaapian di lintas non aktif.	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
4	Revisi PM 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian	• Untuk menindaklanjuti rekomendasi dari Badan Kebijakan Transportasi perihal rekomendasi kebijakan Pembangunan Angkutan Masal Perkotaan berbasis Rel yang Berkeselamatan • Mengakomodir masukan dari penyelenggara perkeretaapian • Mengakomodir Sistem Manajemen Keselamatan Terintegrasi	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
5	Revisi PM 29 Tahun 2011 Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api	• Item ramp beserta pengaman dan guiding block pada stasiun yang berada pada interior maupun eksterior gedung stasiun diusulkan untuk dapat mengakomodir struktur bagi penyandang difabel • Mencantumkan persyaratan teknis ketersediaan ruangan satuan pelayanan DJKA; • Mencantumkan pembahasan persyaratan teknis struktur Bangunan Gedung Stasiun melingkupi Struktur atas dan Struktur bawah • Pembahasan terkait sterilisasi bangunan gedung stasiun • Pembahasan jarak bebas penumpang dari tangga/lift ke tepi peron • Pembahasan terhadap detail drainase di stasiun kereta api • Pembahasan detail terhadap jarak tepi peron kepada as track maupun kepada sarana pada kondisi lengkungan	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
6	Revisi PM 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan di Perlintasan Sebidang	• Banyaknya perlintasan sebidang baru yang tidak terjaga, namun tidak masuk dalam List Perlintasan PM 94 2018 untuk penanganannya	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
7	Revisi PM 14 Tahun 2011 tentang Standar, Tata Cara Pengujian Dan Sertifikasi Kelaikan Lokomotif	• Revisi diperlukan untuk menyesuaikan regulasi dengan perkembangan Teknologi • Menyesuaikan dengan substansi pengujian sarana pada PP 6 Tahun 2017	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
8	Revisi PM 15 Tahun 2011 tentang Standar, Tata Cara Pengujian Dan Sertifikasi Kelaikan Kereta Ditarik Lokomotif	• Revisi diperlukan untuk menyesuaikan regulasi dengan perkembangan Teknologi • Menyesuaikan dengan substansi pengujian sarana pada PP 6 Tahun 2017	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
9	Revisi PM 16 Tahun 2011 tentang Standar, Tata Cara Pengujian Dan Sertifikasi Kelaikan Peralatan Khusus	• Revisi diperlukan untuk menyesuaikan regulasi dengan perkembangan Teknologi • Menyesuaikan dengan substansi pengujian sarana pada PP 6 Tahun 2017	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
10	Revisi PM 17 Tahun 2011 tentang Standar, Tata Cara Pengujian Dan Sertifikasi Kelaikan Gerbong	• Revisi diperlukan untuk menyesuaikan regulasi dengan perkembangan Teknologi • Menyesuaikan dengan substansi pengujian sarana pada PP 6 Tahun 2017	Direktorat Sarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
11	Revisi PM 31 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian	• Perlu adanya penyesuaian komponen yang diperiksa terhadap teknologi prasarana Perkeretaapian terbaru di Indonesia selain kereta konvensional seperti MRT, LRT dan HSR • Pada PM fokus pemeriksaan jalur KA hanya pada jalan rel sehingga perlu adanya penambahan dan pendetailan terhadap pemeriksaan jembatan dan terowongan; • Pemeriksaan stasiun belum terakomodir meliputi Pemeriksaan gedung, instalasi pendukung dan peron • Pada Checksheet pemeriksaan terjadwal jalur KA perlu ditambahkan juga terkait kategori Batasan seperti pada pemeriksaan harian jalur KA • Batasan rekomendasi jarak pelaksanaan pemeriksaan dapat disesuaikan dengan kebutuhan	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
12	Revisi PM 32 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian	• Perlu adanya penyesuaian komponen yang dirawat terhadap teknologi prasarana Perkeretaapian terbaru di Indonesia selain kereta konvensional seperti MRT, LRT dan HSR • Dalam Lampiran Pedoman Perawatan jembatan dan terowongan terdapat poin terkait pemeriksaan sehingga perlu dirasa dipisahkan ke dalam PM 31; 3. Pedoman perawatan stasiun belum terakomodir meliputi perawatan gedung, instalasi pendukung dan peron	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
		• Perlu dilakukan pembahasan untuk memasukkan Indeks Kualitas Jalan Rel (*Track Quality Index*) yang telah disahkan oleh Pemerintah sebagai standar acuan perawatan			
13	Revisi PM 30 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pengujian dan Pemberian Sertifikat Prasarana Perkeretaapian	• Perlu adanya penyesuaian komponen yang diuji terhadap teknologi prasarana Perkeretaapian terbaru di Indonesia selain kereta konvensional seperti MRT, LRT dan HSR • Pada PM fokus pengujian jalur KA hanya pada jalan rel sehingga perlu adanya penambahan dan pendetailan terhadap pemeriksaan jembatan dan terowongan • Pengujian stasiun belum terakomodir meliputi Pemeriksaan gedung, instalasi pendukung dan peron	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
14	Revisi PM 45 Tahun 2018 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Telekomunikasi Perkeretaapian	• Perubahan dan kebutuhan parameter teknis terhadap perkembangan teknologi • Updating standar yang mengatur persyaratan performansi dan fungsi sistem telekomunikasi perkeretaapian	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
15	Revisi PM 50 Tahun 2018 tentang Persyaratan Teknis Instalasi Listrik Perkeretaapian	• Perubahan dan kebutuhan parameter teknis terhadap perkembangan teknologi • Updating standar yang mengatur persyaratan performansi dan fungsi instalasi listrik perkeretaapian	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
16	Revisi PM 60 Tahun 2012 tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api	• Menyesuaikan dengan perkembangan teknologi perkeretaapian • Menyesuaikan dengan pelaksanaan pengujian prasarana perkeretaapian	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
17	Revisi PM 44 Tahun 2018 tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian	• Mengevaluasi perubahan dan kebutuhan parameter teknis terhadap perkembangan teknologi • Updating standar yang mengatur persyaratan performansi dan fungsi sistem persinyalan perkeretaapian	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
18	Revisi PM 11 Tahun 2012 tentang Tata Cara Penetapan Trase Jalur Kereta Api	• Revisi dilakukan untuk mengakomodir kebutuhan regulasi terkait perkembangan dalam pembangunan prasarana perkeretaapian serta mengakomodir turunan peraturan bidang perkeretaapian • Studi pendukung revisi Permenhub 11/2012 disusun tahun 2024	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
19	Revisi PM 33 Tahun 2011 tentang Jenis Kelas, dan Kegiatan di Stasiun kereta Api	• Revisi dilakukan untuk mengakomodir penentuan jenis kelas, dan kegiatan di stasiun berkaitan dengan penyesuaian/ penyusunan SPM stasiun	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
20	Revisi PM 9 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penetapan Jaringan Pelayanan dan Lintas Pelayanan Perkeretaapian.	• Mengevaluasi Kesesuaian Implementasi PM tersebut dengan perkembangan sistem dan teknologi perkeretaapian saat ini. • Mendetailkan serta menyesuaikan substansi yang ada saat ini sehingga dapat lebih ideal ketika diterapkan. • Mereformasi ketentuan mengenai evaluasi usulan lintas pelayanan.	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
21	Revisi PM 121 Tahun 2017 Tentang Lalu Lintas Kereta Api	• Memodernisasi ketentuan-ketentuan yang telah ada dengan mempertimbangkan perkembangan teknologi perkeretaapian yang berkembang cukup pesat.	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha	2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
		• Menjadikan Permenhub yang baru sebagai pedoman untuk mempermudah kinerja pemerintah melalui fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan.		Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	
22	Revisi PM 110 tahun 2017 Tentang Tata Cara dan Standar Pembuatan Grafik Perjalanan Kereta Api, Perjalanan Kereta Api di Luar Gapeka, dan Perjalanan Kereta Api Luar Biasa	• Mengatur ketentuan mengenai mekanisme dan batas waktu pemberian persetujuan, pelaporan perjalanan KA di luar Gapeka. • Mengatur ketentuan mengenai penomoran kereta api. • Deregulasi klasifikasi/jenis perjalanan kereta api di luar Gapeka yang berjalan tidak melebihi 30 hari. • Mereformasi ketentuan mengenai evaluasi rancangan usulan Gapeka.	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
23	Revisi PM 38 Tahun 2021 tentang Pengadaan Badan Usaha Penyelenggara Perkeretaapian	• Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian; • Harmonisasi dengan UU 6 Th 2023 tentang UUCK , RPM Revisi PP 5 2021 serta peraturan turunan lain yang terkait	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2027-2029
24	Revisi PM 31 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian	• Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian; • Harmonisasi dengan UU 6 Th 2023 tentang UUCK , RPM Revisi PP 5 2021 serta peraturan turunan lain yang terkait	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
25	Revisi PM 22 Tahun 2021 tentang Izin Operasi Prasarana Perkeretaapian Umum	• Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian; • Harmonisasi dengan UU 6 Th 2023 tentang UUCK , RPM Revisi PP 5 2021 serta peraturan turunan lain yang terkait	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
26	Revisi PM 44 Tahun 2023 tentang perubahan ke tiga atas PM 92 Tahun 2021, Besaran, Persyaratan, dan Tata Cara Pengenaan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Sampai Dengan Rp0,00 (Nol Rupiah) atau 0% (Nol Persen)	• Penyesuaian lampiran Permenhub 44/2023 dalam rangka akomodir pengenaan tarif sampai dengan nol rupiah terhadap: • Tarif penggunaan prasarana perkeretaapian/ TAC pada penggunaan sarana dinas. • Tarif penggunaan prasarana perkeretaapian/ TAC pada BUPS penerima penugasan dari pemerintah contohnya penugasan PT. KCIC. • Tarif penggunaan prasarana perkeretaapian/ TAC pada angkutan barang di Makasar - Pare-Pare •	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
27	Revisi PM 12 Tahun 2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi	• Penyesuaian terhadap RPM Revisi PP 5 2021 serta peraturan turunan lain yang terkait" Penyesuaian Lampiran D Transportasi Perkeretaapian No 5 Persyaratan Khusus Usaha Bagian Memiliki Rencana Kerja Poin g terkait Kepemilikan Modal perlu disesuaikan dengan PM 64 Tahun 2020 tentang Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2015	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
28	Revisi PM 63 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Angkutan Orang dengan Kereta Api.	• Respon terhadap masukan dari teman-teman disabilitas dan menyelaraskan dengan peraturan eksisting saat ini	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
29	Penyusunan Naskah Akademis Ortala pusat layanan dan kendali operasi kereta api	• Belum terdapatnya tata kelola organisasi pusat layanan dan kendali operasi kereta api	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2028-2029
30	Penyusunan Naskah Akademis Reviu PM 48 Tahun 2014 tentang Tata	• PM 48 Tahun 2014 pada Pasal 9 menyatakan bahwa Pemuatan barang dapat dilakukan di stasiun kereta api, atau tempat lain di luar stasiun kereta api yang diperuntukkan untuk bongkar dan muat	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara	2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
	Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api	barang yang disetujui oleh Direktur Jenderal. Maka diperlukan pedoman khusus yang menjadi dasar hukum atau regulasi dalam tata cara pengajuan persetujuan terminal angkutan barang tersebut		Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	
31	Penyusunan Naskah Akademis Reviu PM 17 Tahun 2018 tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan KA	• Pengaturan terkait potensi sumber pendapatan kereta api lainnya (selain dari penjualan tiket penumpang) yang dapat mempengaruhi besaran pemberian PSO dalam penentuan tarif angkutan penumpang. Penentuan tarif angkutan penumpang yang merujuk Permenhub No. 17 Tahun 2018 tentang Pedoman Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan KA dan Permenhub No. 197 Tahun 2015 tentang Komponen Biaya yang Dapat Diperhitungkan Dalam Penyelenggaraan Angkutan Perintis Perkeretaapian. •	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
32	Penyusunan Naskah Akademis Reviu PM 197 Tahun 2015 tentang Komponen Biaya yang Dapat Diperhitungkan Dalam Penyelenggaraan Angkutan Perintis Perkeretaapian.		Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
33	Penyusunan Naskah Akademis Pedoman Tata Cara Penyusunan, Pemuatan, Pengangkutan dan Pembongkaran Angkutan Barang dengan Skema Rolling Highway (RoLA)	• Upaya dalam peningkatan angkutan barang dengan kereta api dengan mengangkut truk di atas gerbong datar • Penyiapan regulasi dalam mendukung angkutan barang dengan RoLA di wilayah Sulawesi Selatan • Penyusunan naskah akademis merujuk pada Permenhub No. 52 Tahun 2016 tentang tata cara pemuatan, penyusunan, pengangkutan, dan pembongkaran barang dengan kereta api (Perubahan Permenhub 48/2014)	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
34	Penyusunan Naskah Akademis Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya dan Beracun (B3)	• Angkutan B3 perlu penanganan dan perlakukan khusus dari saat proses produksi sampai di tempat tujuan, sehingga perlu adanya suatu peraturan yang mengatur mengenai penyelenggaraan angkutan B3 dan Limbah B3 terkait proses pengangkutan, instrumen pendukung, dan instrumen pengawasan serta pelaporan angkutan barang B3	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha	2026-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
	serta Limbah B3 dengan Kereta Api	• Regulasi angkutan barang B3 merujuk pada The Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) yang dikeluarkan oleh Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF). Regulasi ini telah selaras dengan ketentuan angkutan B3 untuk transportasi jalan (ADR) dan transportasi laut (ADN).		Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	
35	Penyusunan Naskah Akademis Pedoman Pengawasan Angkutan Barang dengan Kereta Api	• Sebagai dasar pengaturan dalam pelaksanaan pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan barang dengan KA	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
36	Penyusunan Naskah Akademis Standar Pelayanan Minimum Angkutan Barang dengan KA	• Merujuk pada UU No. 23 Tahun 2007 BAB XI tentang Angkutan, Bagian Ketiga Pasal 139 s/d 146 tentang Angkutan Barang dengan Kereta Api sebagai dasar hukum bagi Pemerintah untuk menentukan kebijakan maupun Peraturan Menteri untuk menyusun pedoman mengenai Standar Pelayanan Minimum angkutan barang dengan KA	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2028-2029
37	Tata Cara Pembukaan, Penamaan, dan atau Penutupan Stasiun Kereta Api	• Permenhub 33/2011 belum mengakomodir prosedur perubahan nama stasiun sehingga belum ada panduan apabila ada usulan perubahan. Pemerintah Daerah maupun Badan Usaha Penyelenggara sering mengajukan perubahan atas nama stasiun kereta api baik kepada DJKA maupun melalui Balai Teknik. • Studi terkait Tata Cara Pembukaan, Penamaan, dan atau Penutupan Stasiun Kereta Api disusun tahun 2024	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
38	Pedoman Penyusunan Studi Kelayakan Dalam Rangka Penyelenggaraan Perkeretaapian	• Belum adanya panduan dalam sinkronisasi penyusunan dokumen perencanaan secara komprehensif. Sehingga belum adanya keseragaman dalam penyusunan dokumen perencanaan oleh Pemda, BTP.	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator	2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
39	Penyusunan Standar Biaya Khusus Bidang Perencanaan Teknis Perkeretaapian	• Sebagai dasar dalam pengajuan penyusunan dokumen perencanaan teknis bidang perkeretaapian (Master Plan, Kelayakan dan AMDAL)	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator	2026-2029
40	Pedoman penyusunan Dokumen Teknis Penetapan Trase	• Sebagai panduan bagi stakeholders dalam mengajukan penetapan dan atau persetujuan trase oleh Menteri Perhubungan	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator	2025-2029
41	Pedoman Penyusunan Dokumen Lingkungan Hidup Bidang Perkeretaapian	• Sebagai panduan bagi lingkungan Dirjen Perkeretaapian dalam penyusunan dokumen lingkungan hidup	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Lingkungan Hidup, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator	2026-2029
42	Pedoman Stasiun KA Sebagai Hub (Bandara dan Pelabuhan)	• Belum tersedianya sistem dan fasilitas stasiun KA sebagai HUB (Bandara dan Pelabuhan)	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
43	Tata Cara dan Pedoman Evaluasi Pelaksanaan Grafik Perjalanan Kereta Api	• Mengatur tata cara evaluasi pelaksanaan Grafik Perjalanan Kereta Api yang saat ini belum ada. • Mengatur peran Balai Teknik Perkeretaapian dalam evaluasi pelaksanaan Gapeka.	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator	2027-2029
44	Penyusunan petunjuk teknis evaluasi SOP pengoperasian kereta api	• Belum terdapat tata cara evaluasi terhadap usulan SOP pengoperasian Kereta api • Perlu ditetapkan standar dan acuan dalam mengevaluasi SOP Pengoperasian Kereta Api	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara	2025-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
				Prasarana Perkeretaapian, Operator	
45	Penyusunan Peraturan Dirjen tentang Penyusunan GAPEKA dengan menggunakan aplikasi berbasis teknologi	• Dengan adanya Kemajuan Teknologi Informasi serta berkembangnya aplikasi penyusunan Gapeka • Integrasi Sistem Penjadwalan dan Pengendalian Operasi KA • Sistem Pelaporan Pelaksanaan Gapeka Yang berbasis Sistem Informasi	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator	2029-2029
46	Pedoman evaluasi perencanaan lalu lintas kereta api	• Belum terdapat tata cara evaluasi perencanaan lalu lintas kereta api • Perlu ditetapkan standar dan acuan dalam mengevaluasi perencanaan lalu lintas kereta api	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator	2026-2029
47	Penyusunan Tata cara mekanisme penilaian dan pengawasan SPM angkutan orang dengan KA (perdirjen)	• Merujuk pada Permenhub No. 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum (SPM) Angkutan Orang dengan Kereta Api. • Dibutuhkan dalam mengukur indikator kinerja kegiatan terkait pemenuhan SPM	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2025-2029
48	Penyusunan Draft Kepdirjen Kriteria Tolak Ukur Evaluasi Persyaratan Untuk Izin Usaha dan Izin Operasi Sarana dan Prasarana Perkeretaapian Umum, Perkeretaapian Khusus, dan Persyaratan Perjanjian Penyelenggaraan Prasarana (Konsesi)	Diperlukan tolak ukur yang akan menjadi standar bagi Pemerintah dalam melakukan evaluasi/penilaian persyaratan permohonan perizinan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan KA	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
49	Penyusunan Petunjuk Teknis terkait Pedoman Standar Metode Penilaian dan Evaluasi atas Nilai Investasi dan Masa Penyelenggaraan	Diperlukan pedoman yang menjadi standar bagi Pemerintah dalam melakukan evaluasi/penilaian terhadap nilai investasi dan masa konsesi dengan skema kerja sama konsesi dan bentuk kerja sama lainnya di bidang Lalu Lintas dan Angkutan KA	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha	2027-2029

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian dan Penelitian	Unit Penanggung Jawab	Unit Terkait/Institusi	Target Penyelesaian
	Prasarana Perkeretaapian dengan Skema Kerja sama Konsesi dan Bentuk Kerja sama Lainnya			Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	
50	Penyusunan Pedoman Perizinan Penyelenggaraan Perkeretaapian online	Sektor Perkeretaapian belum memiliki pedoman terkait dengan penerapan perizinan penyelenggaraan perkeretaapian berbasis online. Benchmarking dari sektor Udara pada PM 12 Tahun 2015 tentang Perizinan Angkutan Udara Online)	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
51	Penyusunan Keputusan Direktur Jenderal tentang Pedoman Pengawasan Perizinan Penyelenggaraan Perkeretaapian di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Sektor Perkeretaapian belum memiliki pedoman terkait dengan Pengawasan Perizinan Penyelenggaraan Perkeretaapian di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Direktorat Lalu Lintas Angkutan Kereta Api	Kementerian Hukum, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator, Badan Usaha	2026-2029
52	Penyusunan Standar Pedoman TQI	• Memberikan gambaran tentang seberapa baik atau buruk kondisi rel dari sudut pandang geometri lintasan; • TQI digunakan untuk mengidentifikasi titik-titik dimana diperlukan perawatan lebih intensif sebelum berpotensi terjadi kerusakan yang signifikan; • Berdasarkan hasil TQI, tim perawatan dapat menyusun jadwal perawatan preventif (preventive maintenance) dan perawatan korektif (corrective maintenance).	Direktorat Prasarana Perkeretaapian	Badan Usaha Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, Operator	2025-2026

LAMPIRAN IV MATRIKS KEGIATAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

No	Kegiatan	Satuan	Total KM	Tahun					Indikasi Pendanaan					TOTAL INDIKASI PENDANAAN		PRIORITAS
				2025	2026	2027	2028	2029						APBN	NON APBN	
	Reaktivasi Jalur KA													**725.000.000**		
1	Reaktivasi Lintas Kerenceng - Anyerkidul	km	21	-	-	-	10 (Berlanjut)	11 (Berlanjut)	0	0	0	75.000.000	50.000.000	125.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
2	Reaktivasi Jalur KA Antara Pandeglang - Labuan	Km	37,7	-	-	-	17 (Berlanjut)	20,7 (Berlanjut)	0	0	0	75.000.000	50.000.000	125.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
3	Reaktivasi Jaringan Jalur KA Cipatat - Padalarang (Shortcut Cipatat - Sasaksaat - Padalarang)	Km	15	-	-	-	-	15 (Berlanjut)	0	0	0	0	200.000.000	200.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
4	Reaktivasi Jalur KA Kalisat - Panarukan (Tahap 1)	Km	70	-	-	-	-	27 (Berlanjut)	0	0	0	0	200.000.000	200.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
5	Reaktivasi Jalur KA Naras - Sungai Limau	Km	7,5	-	-	-	-	7,5 (Berlanjut)	0	0	0	0	75.000.000	75.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Pembangunan dan Peningkatan Jalur KA													**1.762.642.878**		
6	Pembangunan Jalur Ganda KA Cicalengka - Banjar Tahap I Segmen Cicalengka S.d Karangsari.	Km	25			10 (Berlanjut)	10 (Berlanjut)	5 (Selesai)	0	0	100.000.000	100.000.000	50.000.000	250.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
7	Pembangunan Jalur Ganda KA antara Solo - Semarang Tahap II Segmen Gundih - Kalioso	Km	31	-	-	-	-	10 (Berlanjut)	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
8	Pembangunan Jalur Ganda KA Lintas Banjar - Kroya Tahap II Segmen Kasugihan - Kroya	Km	13	-	-	-	-	13 (Berlanjut)	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
9	Pembangunan Jalur KA Pelabuhan Patimban	km	40	-	-	-	-	15 (Berlanjut)	0	0	0	0	150.000.000	150.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
10	Pembangunan Jalur KA Kotapadang - Pulau Baai	Km	104	-	-	-	-	10 (Berlanjut)	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
11	Pembangunan Jalur KA Besitang - Langsa	Km	35	-	-	20 (Berlanjut)	15 (Selesai)	-	0	0	50.000.000	50.000.000	0	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
12	Pembangunan Jalur KA antara Kutablang - Matang Glumpang Dua - Bireuen Lintas Lhokseumawe - Bireuen	Km	15	-	-	-	-	10 (Berlanjut)	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
13	Pembangunan Jalur KA Lintas Rantauprapat - Kota Pinang Segmen II antara Pondok S5 - Kota Pinang	Km	12	-	-	-	-	10 (Berlanjut)	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
14	Pembangunan Pengembangan Jalur Kereta Api Kayutanam - Padang Panjang - Bukittinggi - Payakumbuh	Km	68	-	-	-	-	10 (Berlanjut)	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
15	Peningkatan Jalur KA Lintas Medan – Belawan Tahap II (Labuhan – Belawan)	Paket		-	-	1	-	-	0	0	150.000.000	0	0	150.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
16	Lanjutan Pembangunan Jalur KA antara Medan-Binjai	Paket		-	-	1	-	-	0	0	150.000.000	0	0	150.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
17	Peningkatan Jalur KA Lintas Surabaya - Banyuwangi Segmen Jember - Kalisat	Paket		1	-	-	-	-	240.610.179	0	0	0	0	240.610.179	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
18	Peningkatan Jalur KA antara Mambang Muda-Rantau Prapat lintas Kisaran-Rantau Prapat	Paket		-	-	-	-	1	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
19	Peningkatan Jalur KA, Penanganan Rintang Jalan dan Peningkatan 2 Unit Jembatan KA Lintas Tarahan - Tanjung Enim	Paket		1	-	-	-	-	22.032.699	0	0	0	0	22.032.699	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Peningkatan Elektrifikasi dan Fasop													**2.926.304.358**		
20	Peningkatan Catu Daya, Gardu Listrik dan Stasiun Pengisian BBM di Depo KA Maros	Paket		-	1	-	-	-	0	25.000.000	0	0	0	25.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
21	Persinyalan dan Telekomunikasi (Open Block) Jalur KA Antara Tanahabang – Rangkasbitung	Paket		-	-	1	1	1	0	0	100.000.000	75.000.000	50.000.000	225.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
22	Pembangunan Gardu Traksi 19 Unit	Paket		-	-	1	1	1	0	0	100.000.000	75.000.000	50.000.000	225.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
23	Penggantian Jaringan Listrik Aliran Atas (LAA)	Paket		-	-	1	1	-	0	0	84.000.000	70.000.000	0	154.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
24	Pengembangan Emplasemen, Stasiun dan Pembangunan Gardu Listrik	Paket		-	1	1	-	-	0	30.000.000	50.000.000	0	0	80.000.000		Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
25	Peningkatan Elektrifikasi Cikarang - Karawang (termasuk depo dan stabling)	Paket		-	-	-	1	1	0	0	0	100.000.000	100.000.000	200.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
26	Peningkatan Sistem Elektrifikasi Perkeretaapian di Jabodetabek (termasuk peremajaan)	Paket		1	-	-	1	1	200.936.954	0	0	100.000.000	100.000.000	400.936.954	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
27	Elektrifikasi Jalur KA Lintas Yogyakarta - Kutoarjo termasuk ke Stasiun Yogyakarta International Airport (YIA)	Paket		-	-	-	-	1	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
28	Peningkatan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Lintas Cirebon - Semarang Segmen Tegal - Pekalongan	Paket		1	-	-	-	-	468.841.977	0	0	0	0	468.841.977	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
29	Peningkatan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Lintas Cirebon - Kroya Segmen Prupuk - Purwokerto	Paket		1	-	-	-	-	314.489.609	0	0	0	0	314.489.609	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian

No	Kegiatan	Satuan	Total KM	Tahun					Indikasi Pendanaan					TOTAL INDIKASI PENDANAAN		PRIORITAS
				2025	2026	2027	2028	2029						APBN	NON APBN	
30	Peningkatan Persinyalan Elektrik KA Lintas Tarahan - Martapura Tahap I (Sta. Tj. Karang, Sta. Labuan Ratu, Sta. Gedung Ratu, Sta. Rejosari)	Paket		-	1	1	-	-	0	83.035.818	150.000.000	0	0	233.035.818	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
31	Peningkatan Persinyalan Elektrik KA Lintas Tarahan - Martapura Tahap II (Sta. Rengas, Sta. Sukamenanti, Posblok Garuntang, Sta. Tarahan)	Paket		-	-	1	1	-	0	0	0	100.000.000	100.000.000	200.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
32	Peningkatan Persinyalan Jalur KA Lintas Medan - Belawan	Paket		-	-	-	-	1	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
33	Peningkatan Persinyalan Jalur KA Lintas Tebing Tinggi - Siantar	Paket		-	-	-	1	1	0	0	0	100.000.000	100.000.000	200.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Peningkatan Jembatan/Underpass/Terowongan													**773.819.459**		
34	Peningkatan BH 262 Km 61+883 antara Stasiun Kalisetail-Stasiun Temuguruh	Unit		1	-	-	-	-	6.825.962	0	0	0	0	6.825.962	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
35	Peningkatan Jembatan KA BH 6 KM 2+000 dan BH 9 KM 3+250 antara Semarang Tawang-Alastua dan BH 58 KM 12+170, BH 59 KM 12+382 dan BH 62 KM 13+072 Sungai Plumbon termasuk Penataan Track layout Stasiun Mangkang	Unit		-	-	-	3	2	0	0	0	100.000.000	100.000.000	200.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
36	Peningkatan Jembatan BH 343 Segmen Kisaran - Tanjung Balai	Unit		1	-	-	-	-	2.169.133	0	0	0	0	2.169.133	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
37	Peningkatan Jembatan BH 71 antara Teluk Dalam - Pulu Raja dan BH 91 Antara Aek Loba - Mambangmuda Lintas Kisaran – Mambangmuda Termasuk Supervisi	Unit		-	2	-	-	-	0	8.892.000	0	0	0	8.892.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
38	Peningkatan BH.70 & BH.21 di Lintas Bogor - Sukabumi	Unit		-	-	1	-	-	0	0	50.000.000	0	0	50.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
39	Peningkatan Jembatan BH 433 lintas Sukabumi - Cianjur segmen Lampegan - Cianjur	Unit		-	1	1	-	-	0	84.000.000	50.000.000	0	0	134.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
40	Penyesuaian Ruang Bebas untuk Elektrifikasi Padalarang - Cicalengka (Overpass BH.721 Pasirkaliki, Overpass BH.677 Gadobangkong, & Overcapping Stasiun Bandung Heritage)	Paket		-	-	-	-	1	0	0	0	0	50.000.000	50.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
41	Pekerjaan Lanjutan Untuk Penyelesaian Pembangunan Skybridge Stasiun Bandung	Paket		-	1	-	-	-	0	8.500.000	0	0	0	8.500.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
42	Pembangunan Jembatan KA (25 Unit) Antara Pandeglang - Labuan	Unit		-	-	-	15	10	0	0	0	75.000.000	59.086.202	134.086.202	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
43	Pembangunan Underpass/Overpass dan JPO/JPOM di Wilayah Provinsi Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta	Paket		-	-	-	1	1	0	0	0	50.000.000	100.000.000	150.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
44	Pembangunan JPO Stasiun Cikarang	Paket		-	1	-	-	-	0	5.025.000	0	0	0	5.025.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
45	Pembangunan JPO Kemayoran	Paket		-	-	1	-	-	0	0	13.080.828	0	0	13.080.828	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
46	Pembangunan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) Ciroyom antara Padalarang - Bandung	Paket		-	1	-	-	-	0	11.240.334	0	0	0	11.240.334	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Peningkatan Stasiun dan Fasilitas lainnya													**1.671.391.244**		
47	Peningkatan Stasiun Rangkasbitung	Paket		1	-	-	-	-	111.467.239	0	0	0	0	111.467.239	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
48	Peningkatan Pelayanan Bogor Line Termasuk Stasiun Nambo	Paket		-	-	-	1	1	0	0	0	80.000.000	80.000.000	160.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
49	Peningkatan Stasiun Serpong	Paket		-	-	-	1	-	0	0	0	50.000.000	0	50.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
50	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai – Jatinegara Tahap III	Paket		1	-	-	-	-	683.000.457	0	0	0	0	683.000.457	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
51	Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian untuk Manggarai – Jatinegara	Paket		-	1	1	-	-	0	102.328.393	73.737.722	0	0	176.066.115	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
52	Pembangunan Balai Yasa dan Depo KRL Untuk Mendukung Elektrifikasi Jalur KA antara Padalarang-Cicalengka	Paket		-	-	-	-	1	0	0	0	0	100.000.000	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
53	Pembangunan Prasarana Perkeretaapian pada Jalur Ganda KA Segmen Padalarang - Bandung Lintas Bogor - Yogyakarta Tahap II	Paket		1	-	-	-	-	46.019.683	0	0	0	0	46.019.683	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
54	Pembangunan Akses Gudang Prasarana Perkeretaapian Parungpanjang (740m2)	Paket		-	1	-	-	-	0	1.500.000	0	0	0	1.500.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
55	Pembangunan Jalan Akses dan Fasilitas Pendukung KA Makassar - Pare Pare	Paket		1	-	-	-	-	76.917.750	0	0	0	0	76.917.750	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
56	Pembangunan Prasarana Perkeretaapian Pada Jalur Ganda KA antara Padalarang - Bandung Lintas Bogor - Yogyakarta Tahap III (Pembangunan Stasiun Cimindi, Andir, dan Ciroyom antara Padalarang - Bandung)	Paket		-	1	1	-	-	0	47.600.000	20.400.000	0	0	68.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian

No	Kegiatan	Satuan	Total KM	Tahun					Indikasi Pendanaan					TOTAL INDIKASI PENDANAAN		PRIORITAS
				2025	2026	2027	2028	2029						APBN	NON APBN	
57	Penyesuaian Ruang Bebas untuk Elektrifikasi Padalarang - Cicalengka (Overpass BH.721 Pasirkaliki, Overpas BH.677 Gadobangkong, & Overcapping Stasiun Bandung Heritage)	Paket		-	-	-	-	1	0	0	0	0	50.000.000	50.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
58	Penggantian dan Pemasangan Material Hilang dan Rusak Pada Pembangunan Jalur Kereta Api Lintas Binjai - Besitang termasuk Supervisi	Paket		1	1	-	-	-	50.000.000	95.920.000	0	0	0	145.920.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
59	Penataan Estetika dan Lanskap Stasiun Mandai. Stasiun Rammang-rammang dan Stasiun Barru	Paket		-	1	-	-	-	0	2.500.000	0	0	0	2.500.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	Penanganan Rawan Bencana/Rintang Jalan													**485.172.189**		
60	Penanganan Daerah Rawan Jalur Kereta Api di Km.227+300/500, Km.228+100/300, Km.237+100/200, Km.240+600/900, Km.243+700 s.d. 244+300 Lintas Bandung – Banjar	Paket		-	-	1	-	-	0	0	100.000.000	0	0	100.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
61	Penanganan Rintang Jalan dan Peningkatan Jembatan KA lintas Lubuk Alung - Kayu Tanam	Unit		-	3	2	-	-	0	75.000.000	150.000.000	0	0	225.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
62	Penanganan Erosi dan Proteksi Jembatan KA di Km 21+000 antara Krueng Mane - Geurugok Lintas Lhokseumawe - Bireuen	Paket		-	-	-	1	-	0	0	0	50.000.000	0	50.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
63	Penanganan Rintang Jalan Segmen Kawunganten-Jeruklegi lintas Banjar-Kroya dan Peningkatan 2 Unit Jembatan KA Segmen Prupuk-Linggapura Lintas Prupuk-Purwokerto	Paket		1	-	-	-	-	5.172.189	0	0	0	0	5.172.189	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
64	Penanganan Rintang Jalan KM 339 + 000 s.d KM 341 + 000 Antara Karangsari - Karanggandul	Paket		-	-	1	-	-	0	0	35.000.000	0	0	35.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
65	Penanganan Rintang Jalan KM 333+ 600 s.d KM 333 + 800 Antara Meluwung - Cipari	Paket		-	-	1	-	-	0	0	35.000.000	0	0	35.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian
66	Penanganan Rintang Jalan KM 32 + 5/6 Petak Gubug - Karangjati Lintas Semarang - Gambringan	Paket		-	-	1	-	-	0	0	35.000.000	0	0	35.000.000	0	Kemenhub/Direktorat Jenderal Perkeretaapian