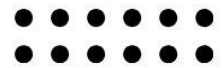


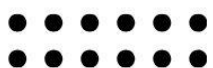


KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN



RENCANA STRATEGIS

2025 - 2029



Direktorat Keselamatan
Perkeretaapian

KATA PENGANTAR

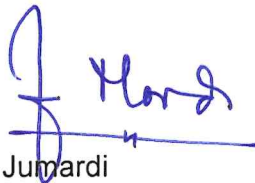
Berdasarkan pada UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka setiap Kementerian/Lembaga diharuskan menyusun sistem perencanaan berjenjang yang dimulai dari perencanaan jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek dimana pada setiap rencana mengacu kepada dokumen perencanaan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

Sesuai 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 keselamatan perkeretaapian. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian merupakan Unit Organisasi Eselon II di bawah Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan sesuai Peraturan Presiden No. 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kelola Kementerian Perhubungan.

Dokumen Rencana Strategis Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2025-2029 merupakan dokumen perencanaan peningkatan keselamatan di bidang keselamatan 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 dan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2025-2029 serta telah memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, prioritas nasional dan isi-isu strategis di bidang perkeretaapian, termasuk mengacu pada dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIP Nas) 2030.

Dokumen Rencana Strategis Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2025-2029 dapat dijadikan pedoman serta acuan dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam penyelenggaraan perkeretaapian untuk kurun waktu 5 (lima) tahun ke depan dalam rangka mewujudkan keselamatan perkeretaapian yang handal menuju Indonesia Emas 2045.

DIREKTUR KESELAMATAN PERKERETAAPIAN



Jumardi

NIP. 196903061998031002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	1
DAFTAR ISI	2
I. PENDAHULUAN	8
1.1 Kondisi Umum -----	8
1.1.1 Latar Belakang-----	8
1.1.2 Kondisi Perkeretaapian Saat Ini.....	7
1.1.3 Kedudukan, Tugas, Fungsi, dan Susunan Organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian -----	10
1.1.4 Evaluasi Capaian Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024-----	12
1.1.4.1 Evaluasi Capaian RIP Nasional 2030.....	11
1.1.4.2 Ealuasi Capaian RPJMN Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.....	13
1.1.4.3 Evaluasi Realisasi Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2020-2024.....	15
1.1.4.4 Evaluasi Capaian dan Data Statistik Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2020-2024.....	16
1.2 Potensi dan Tantangan.....	276
1.3 Isu Strategis Keselamatan Perkeretaapian.....	28
II. VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN.....	29
2.1 Visi.....	29
2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045.....	29
2.1.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden Periode 2024-2029.....	31
2.1.3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	32
2.1.4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	33
2.1.5 Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029.....	34
2.2 Misi.....	36
2.2.1 Misi (Agenda) Pembangunan 2045.....	36
2.2.2 Misi Presiden dan Wakil Presiden.....	38
2.2.3 Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	40
2.2.4 Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	41
2.2.5 Misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029.....	42

2.3	Tujuan.....	43
2.3.1	Tujuan Pembangunan Nasional 2045.....	43
2.3.2	Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	46
2.3.3	Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	48
2.3.4	Tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029.....	51
2.4	Sasaran.....	51
2.4.1	Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045.....	51
2.4.2	Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJMN 2025-2029.....	54
2.4.3	Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	57
2.4.4	Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	61
2.4.5	Sasaran Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029.....	63
2.4.6	Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029.....	65
2.4.7	Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.....	71
III. ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN.....		77
3.1	Arah Kebijakan dan Strategi Nasional -----	78
3.1.1	Arah Kebijakan dan Dukungan Sektor Transportasi dalam RPJPN 2025-2029.....	77
3.1.2	Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi dalam RPJMN 2025-2029.....	82
3.2	Arahan Kebijakan dan Strategis Kementerian Perhubungan.....	84
3.3	Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029.....	88
3.4	Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029.....	94
3.5	Kerangka Regulasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 --.....	98
3.6	Kerangka Kelembagaan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029.....	102
3.7	Manajemen Risiko.....	107
IV. TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....		113
4.1	Target Kinerja.....	113
4.2	Kerangka Pendanaan.....	118

4.2.1 Kebutuhan Pendanaan-----	118
4.2.2 Strategi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Perkeretaapian Melalui Skema Pembiayaan Kreatif-----	118
4.3 Indikasi Major Project dan Kegiatan Strategis Tahun 2025-2029 -----	124
V. PENUTUP	125

DAFTAR TABEL

Tabel I-1 Evaluasi Capaian RIP Nasional 2030	12
Tabel I-2 Perbandingan Jumlah Pegawai Fungsional Bidang Perkeretaapian Tahun 2024 dengan Kebutuhan SDM Perkeretaapian Tahun 2030.....	13
Tabel I-3 Capaian Pembangunan Infrastruktur Dasar Tahun 2024	14
Tabel I-4 Capaian Pembangunan Infrastruktur Ekonomi Tahun 2024	15
Tabel I-5 Capaian Pembangunan Infrastruktur Perkotaan	15
Tabel I-6 Target Kinerja Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2020 – 2024 dengan Satuan Volume.....	19
Tabel I-7 Target Kinerja Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2020 – 2024 dengan Satuan Persentase.....	20
Tabel I-8 Target Kinerja Tahun 2023 Berdasarkan Revisi Perjanjian Kinerja	21
Tabel I-9 Perjanjian Kinerja dan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.....	23
Tabel I-10 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kecelakaan, Penyebab dan Korban Per Tahun 2020-2024.....	24
Tabel I-11 Sertifikat Kompetensi SDM Perkeretaapian yang Diterbitkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Per Tahun 2020-2024.....	25
Tabel I-12 Jumlah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Per Tahun 2020-2024....	25
Tabel I-13 Perlintasan Sebidang di Pulau Jawa dan Sumatera Per Tahun 2020-2024.....	26
Tabel II-1 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2045.....	43
Tabel II-2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	47
Tabel II-3 Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	50
Tabel II-4 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	53
Tabel II-5 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	55
Tabel II-6 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian.....	57
Tabel II-7 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	59
Tabel II-8 Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029	60
Tabel II-9 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029	62
Tabel II-10 Manual Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029.....	66

Tabel II-11 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Kegiatan (SK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029	75
Tabel II-11 Daftar Indikasi Rasio Pencapaian setiap Sasaran Kegiatan (SK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029.....	74
Tabel III-1 Upaya Transformatif Super Prioritas 2025-2029.....	83
Tabel III-2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Kementerian Perhubungan.....	85
Tabel III-3 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Bidang Transportasi Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	90
Tabel III-4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029	95
Tabel III-5 Kebutuhan Revisi Regulasi Bidang Keselamatan Perkeretaapian	99
Tabel III-6 Kebutuhan SDM Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan Jabatan Fungsional Tertentu Bidang Perkeretaapian Tahun 2025-2029.....	104
Tabel III-7 Kebutuhan SDM Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sampai dengan tahun 2029	104
Tabel III-8 Identifikasi Mitigasi Risiko Sasaran Kegiatan	108
Tabel IV-1 Persentase Target Kinerja	114
Tabel IV-2 Rincian Program Kerja Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029	122
Tabel IV-3 Kerangka Pendanaan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029	123
Tabel IV-4 Indikasi Kebutuhan Pembiayaan dan Usulan Pentahapan Penanganan Perlintasan Sebidang	124
Tabel Target Subdit Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan berdasarkan Renstra 2025-2	

DAFTAR GAMBAR

Gambar I-1 Struktur Organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	12
Gambar I-2 Target Kebutuhan Prasarana dan Jumlah Angkutan dalam RIP Nasional 2030	13
Gambar I-3 Evaluasi Capaian RPJMN Bidang Perkeretaapian Dalam Rangka Mendukung Agenda Pembangunan Prioritas Nasional (PN) 6	16
Gambar I-4 Rekapitulasi Realisasi Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	17
Gambar I-5 Evaluasi Capaian Tahap Awal untuk Sasaran Strategis Mewujudkan Pengendalian yang memberi Nilai Tambah untuk memastikan Pencapaian Tujuan Ditjen Perkeretaapian Bidang Keselamatan Perkeretaapian tahun 2020-2024	18
Gambar I-6 Evaluasi Capaian Tahap Awal untuk Sasaran Strategis Birokrasi dan Layanan Publik Direktorat Keselamatan yang Agile, Efektif dan Efisien tahun 2020-2024	18
Gambar II-1 Visi Indonesia Emas 2025-2045.....	29
Gambar II-2 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029	31
Gambar II-3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029	32
Gambar II-4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029.....	34
Gambar II-5 Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029.....	35
Gambar II-6 Delapan Misi (Agenda) Pembangunan 2045	37
Gambar II-7 Misi (Agenda) dan (Tujuan) Pembangunan 2045	38
Gambar II-8 Misi Presiden dan Wakil Presiden 2024-2029.....	39
Gambar II-9 Asta Cita sebagai Prioritas Pembangunan (PN)	40
Gambar II-10 Keterkaitan antara Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029 dengan Arah (Tujuan) Pembangunan RPJPN 2025-2045	45
Gambar II-11 Lima Sasaran Utama Visi Indonesia Emas 2045	52
Gambar II-12 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029....	55
Gambar II-13 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	58
Gambar II-14 Peta Strategis Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029..	63
Gambar II-15 Peta Strategis Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029	64
Gambar III-1 Trajektori GNI per Kapita Indonesia (USD)	78
Gambar III-2 Tahapan Transformasi Ekonomi	79
Gambar III-3 Agenda Transformasi Ekonomi Indonesia 2045	82
Gambar III-4 Struktur Organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	103

I. PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

1.1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan masyarakat yang mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong, dan penunjang aktivitas sosial, ekonomi, dan budaya bahkan penunjang aspek pertahanan dan keamanan serta politik. Secara nasional saat ini masih banyak permasalahan dalam penyelenggaraan transportasi yang perlu dibenahi, diantaranya penyebaran pembangunan dan pengembangan transportasi yang masih terpusat di beberapa daerah, keterbatasan pendanaan pembangunan di sektor transportasi, SDM dan kelembagaan yang masih rendah kualitasnya, kondisi fisik prasarana serta sarana transportasi yang masih banyak mengalami *backlog* pemeliharaan yang berlangsung secara terus menerus.

Transportasi juga berperan secara spasial dalam membentuk struktur ruang (pusat-pusat pertumbuhan akan terhubung dengan wilayah pendukungnya), penyebaran penduduk, distribusi logistik, serta mobilitas penduduk, sehingga transportasi dapat menjadi alat untuk penyebaran pembangunan ke wilayah-wilayah yang masih terbelakang ekonominya melalui subsidi pemerintah di bidang transportasi.

Salah satu prasyarat keberhasilan pembangunan adalah penciptaan konektivitas antar wilayah, dimana pemerintah menjadi motor penciptaan konektivitas antar wilayah yang diwujudkan dalam bentuk:

1. Merealisasikan sistem yang terintegrasi antara logistik nasional, sistem transportasi nasional, pengembangan wilayah, dan sistem komunikasi dan informasi;
2. Identifikasi simpul-simpul transportasi dan pusat distribusi untuk memfasilitasi kebutuhan logistik bagi komoditas utama dan penunjang;
3. Penguatan intra dan antar koridor dan konektivitas internasional;
4. Penguatan jaringan komunikasi dan teknologi informasi untuk memfasilitasi seluruh aktivitas ekonomi, aktivitas pemerintahan, dan sektor pendidikan nasional.

Dalam upaya membangun koherensi kebijakan spasial dengan kebijakan lainnya, maka dibutuhkan suatu *tools* yang dapat menjadi alat dialog berbagai pihak. Pengembangan *tools* dimaksud adalah untuk memberikan gambaran berbagai kemungkinan dampak yang dihasilkan dari kebijakan yang diterapkan melalui suatu simulasi dinamika spasial. Dengan pemanfaatan *tools* tersebut maka pengambilan keputusan terkait kebijakan yang akan dijalankan menjadi lebih mudah. Perangkat semacam tersebut dapat dikategorikan sebagai sistem pendukung pengambilan kebijakan, dalam hal ini adalah kebijakan spasial.

1.1.2 Kondisi Perkeretaapian Saat Ini

Saat ini tren transportasi darat di dunia sedang mengarah kepada elektrifikasi dan otomatisasi dari kendaraan. Hal tersebut muncul untuk menjawab tantangan yang

ada pada dunia transportasi, yaitu tantangan terkait polusi udara, emisi gas rumah kaca serta isu keselamatan. Teknologi elektrik dan otomatisasi tersebut dapat diterapkan, baik untuk transportasi pribadi maupun transportasi massal.

Salah satu jenis kendaraan otonomi yang berpotensi diterapkan di Indonesia adalah *Autonomous-rail Rapid Transit* (ART). Di Indonesia sendiri ART lebih dikenal sebagai *Trem Otonom* (TO) yang merupakan moda transportasi massal berbasis listrik dengan roda karet yang bergerak pada rel virtual dalam batas tertentu, serta menggunakan sistem otomatis, kontrol keselamatan dan persinyalan yang aktif.

Trem Otonom menggabungkan karakteristik kereta (*light rapid transit*/LRT) dan bis (*bus rapid transit*/BRT). Trem Otonom merupakan moda yang berbentuk seperti kereta LRT, namun tidak beroperasi diatas rel. Trem tersebut beroperasi di atas jalan dengan menggunakan ban yang dipandu oleh lintasan yang disebut sebagai *Virtual Track*. *Virtual Track* sendiri berbentuk seperti garis marka jalan yang kemudian diidentifikasi oleh Trem Otonom dengan menggunakan teknologi otomatisasi. Teknologi tersebut mencakup *Sensor Light Detection and Ranging* (LiDAR) dan *Global Positioning System* (GPS).

Rencana lokasi pembangunan kereta otonom atau *Autonomous Rail Transit* berada di Ibu Kota Nusantara (IKN). ART akan beroperasi menggunakan baterai yang disubstitusikan dengan marka jalan dan magnet. Nantinya, kereta tersebut berada di Kawasan Sumbu Kebangsaan Timur dan Sumbu Kebangsaan Barat, di mana tahap pembangunan rutenya akan dilakukan dalam dua fase. Panjang pembangunan jalur ART tahap satu adalah kurang-lebih 1,2 km, sedangkan panjang pembangunan jalur tahap dua adalah kurang-lebih 5,2 km. Saat beroperasi nanti jalur dan halte ART akan sharing dengan *Bus Rapid Transit* (BRT).

Terdapat beberapa kelemahan dalam pengoperasian ART, yaitu menyebabkan penurunan kecepatan untuk moda transportasi lainnya (bus dan mobil) pada saat dioperasikan. Pada kondisi lalu lintas campuran (*mixed traffic*), ART cenderung tertunda oleh gangguan di jalurnya, dan berpotensi menyebabkan kemacetan bila tidak dirancang dengan baik. ART juga dapat menyebabkan kerusakan atau kecelakaan jika tidak dibuat rambu lalu lintas yang jelas, karena adanya konflik dengan pengguna jalan lain.

Selain terkait tren transportasi darat di dunia sedang mengarah kepada elektrifikasi dan otomatisasi, berdasarkan evaluasi kesesuaian Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian terhadap RPJMN 2020-2024 terdapat program prioritas Agenda Pembangunan PN Nomor 5 salah satunya adalah pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi dengan indikator penanganan perlintasan sebidang KA dengan jalan, pemasangan dan penyediaan fasilitas keselamatan perkeretaapian

(Provinsi) Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Yogyakarta, Jawa Timur, Lampung, Sumatera Selatan, Sumatera Barat, Sumatera Utara tercapai 10 dari 10. Berikut merupakan beberapa upaya penanganan perlintasan sebidang yang dilakukan oleh DJKA, seperti:

1. Menghilangkan atau menutup perlintasan sebidang KA yang berdekatan (kurang dari 800 meter) dan/atau yang lebar jalannya kurang dari 2 meter.
2. Memasang pagar sterilisasi jalur KA.
3. Program pembangunan *Fly Over* atau *Underpass*.
4. Membangun jalan kolektor atau *frontage road* di sepanjang jalur KA atau jalan alternatif.
5. Program pengadaan pintu perlintasan otomatis, *Early Warning System* (EWS), dan Pemasangan Rambu.
6. Melakukan perbaikan perkerasan jalan (Modular Concrete LX/ Sintetis LX).

1.1.3 Kedudukan, Tugas, Fungsi, dan Susunan Organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

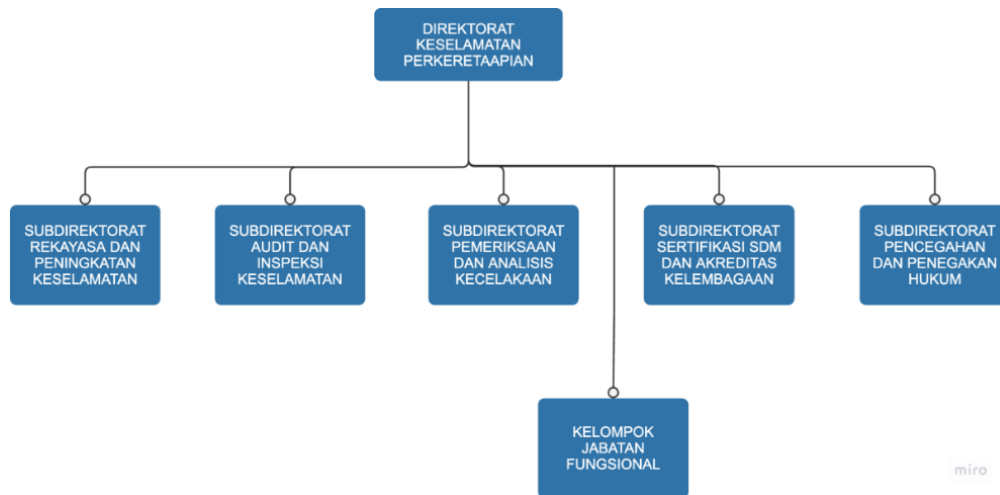
Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dipimpin oleh Direktur Eselon 2 yang bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang keselamatan perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. penyiapan perumusan kebijakan di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum;
- b. penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum;
- c. penyiapan penyusunan standar, norma, prosedur dan kriteria di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum;
- d. penyiapan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan,

- pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum;
- e. penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum; dan
 - f. penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, dan rumah tangga Direktorat.

Struktur Organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam menjalankan tugas dan fungsi terdiri dari 5 Sub-Direktorat dan 1 Kelompok Jabatan Fungsional sebagai berikut:

1. Subdirektorat Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan;
2. Subdirektorat Audit dan Inspeksi Keselamatan;
3. Subdirektorat Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan;
4. Subdirektorat Sertifikasi Sumber Daya Manusia dan Akreditasi Kelembagaan;
5. Subdirektorat Pencegahan dan Penegakan Hukum; dan
6. Kelompok Jabatan Fungsional.



Gambar I-1 Struktur Organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

1.1.4 Evaluasi Capaian Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024

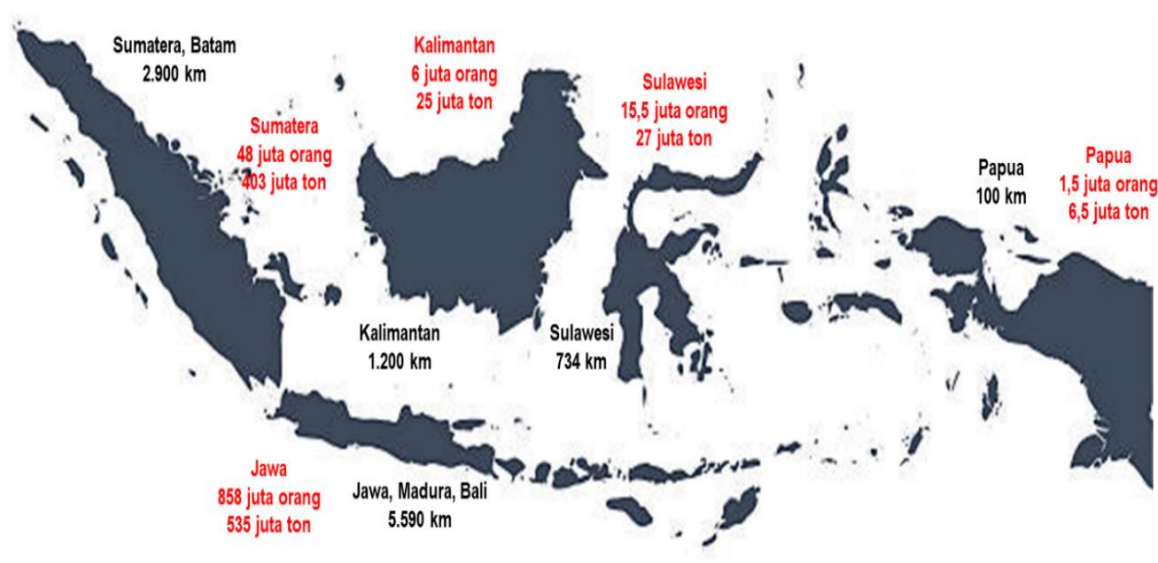
1.1.4.1 Evaluasi Capaian RIP Nasional 2030

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 kerjasama dan serta perkembangan penerapan teknologi perkeretaapian. Pada tabel di bawah ini disampaikan target capaian RIPNAS Tahun 2030 yang disandingkan dengan realisasi pengembangan hingga tahun 2024 serta persentase kekurangan (*gap*) yang harus dicapai hingga tahun 2030.

Tabel I-1 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		<ul style="list-style-type: none">• 512 lokomotif diesel• 1.742 kereta penggerak sendiri• 1.999 kereta ditarik lokomotif• 96 kereta api kecepatan tinggi• 8.530 gerbong
	Lokomotif	2.839	
	Kereta	27.949	
	KA Kota	6.229	
	Barang		
	Lokomotif	2.475	
	Gerbong	48.364	

Sumber: DJKA, 2024



Sumber: DJKA, 2024

Gambar I-2 Target Kebutuhan Prasarana dan Jumlah Angkutan dalam RIP Nasional 2030

Berikut merupakan target kebutuhan Sumber Daya Manusia (SDM) Perkeretaapian tahun 2030, capaian tahun 2024 serta GAP antara capaian tahun 2024 dan target tahun 2030.

Tabel I-2 Perbandingan Jumlah Pegawai Fungsional Bidang Perkeretaapian Tahun 2024 dengan Kebutuhan SDM Perkeretaapian Tahun 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 Perlindungan	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

Jika dilihat besaran kekurangan (*gap*), maka modal *share* angkutan penumpang dan kebutuhan prasarana kereta api (panjang rel, km) memiliki kekurangan (*gap*) dibawah 50%. Selanjutnya, besaran gap diatas 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, kedepannya Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat mengembangkan skema pendanaan dan kerjasama 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*.

1.1.4.2 Evaluasi Capaian RPJMN Bidang Perkeretaapian Tahun 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 (triwulan IV sebesar 0,05) dan sudah memenuhi target 2024 sebesar 0,23.

Tabel I-3 Capaian Pembangunan Infrastruktur Dasar Tahun 2024

Indikator	Target	Capaian (s.d TW. II / IV)
Rasio kejadian kecelakaan kereta api per 1 juta perjalanan kereta api	0,06	0,06

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 I-4 Capaian Pembangunan Infrastruktur Ekonomi Tahun 2024

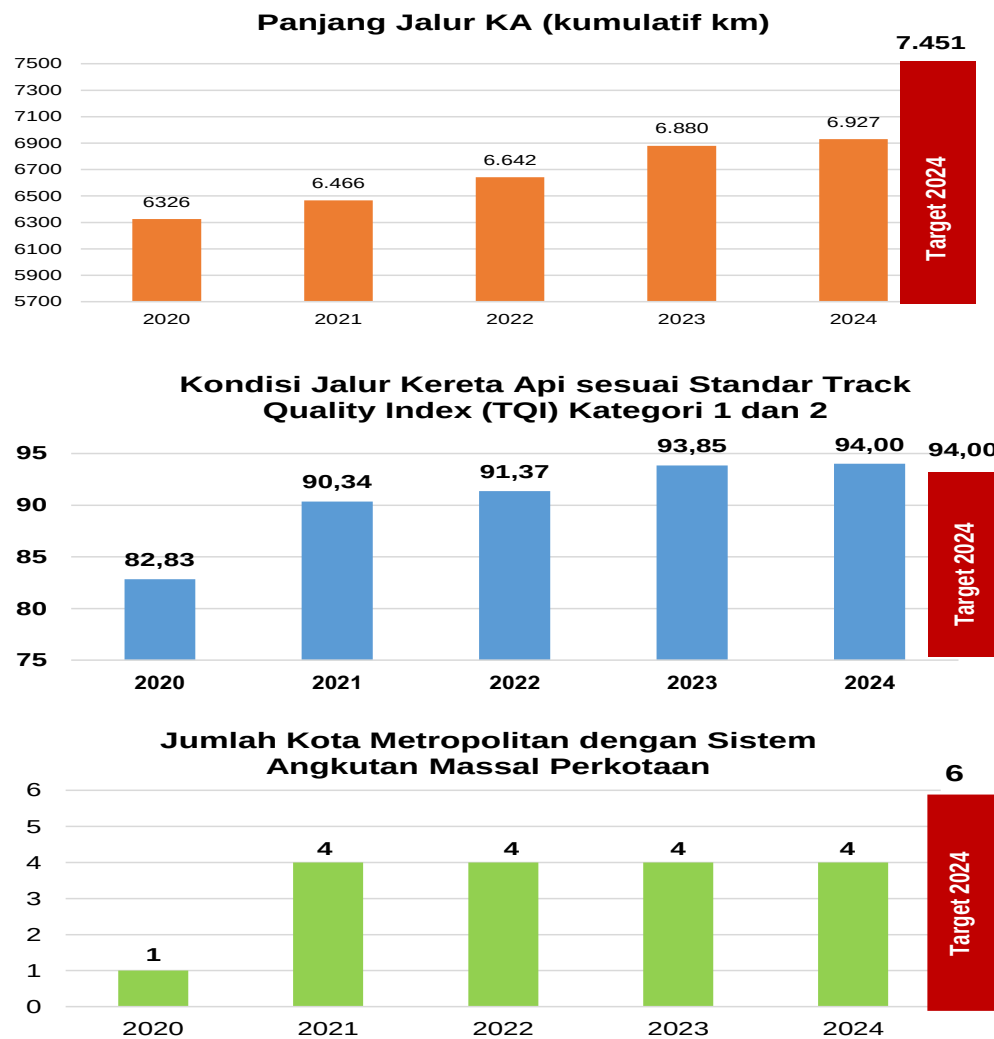
Indikator	Target	Capaian (s.d TW. II)
Panjang jalur kereta api yang terbangun (kumulatif km)	7.451 km	6.927 km
Persentase jalur kereta api sesuai standar TQI kategori 1 dan 2	94%	94,33% per September

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 I-5 Capaian Pembangunan Infrastruktur Perkotaan

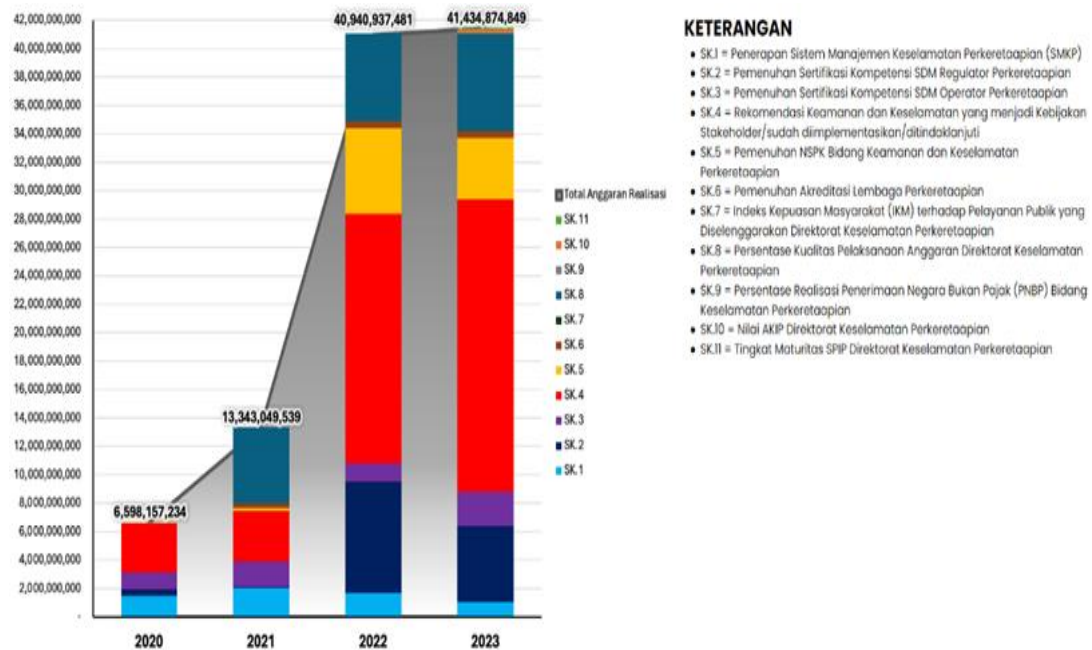
Indikator	Target	Capaian (s.d TW. II)
Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan berbasis rel	6 perkotaan (Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang dan Makassar)	4 perkotaan (Jakarta, Surabaya, Bandung dan Medan)



Gambar I-3 Evaluasi Capaian RPJMN Bidang Perkeretaapian Dalam Rangka Mendukung Agenda Pembangunan Prioritas Nasional (PN) 5

1.1.4.3 Evaluasi Realisasi Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2020-2024

Gambar 1.4 menyampaikan alokasi pendanaan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2020-2024. Perbandingan target kinerja dengan realisasi kinerja dari tahun 2020 s.d. 2023 untuk Indikator Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sebagai berikut. Pada tahun 2020 – 2022 perhitungan kinerja merupakan komposit realisasi keuangan sebesar 50% dan realisasi fisik sebesar 50%. Pada tahun 2023 terdapat penyesuaian perhitungan kinerja yang diambil berdasarkan Nilai Kinerja Anggaran pada aplikasi SMART Kemenkeu.



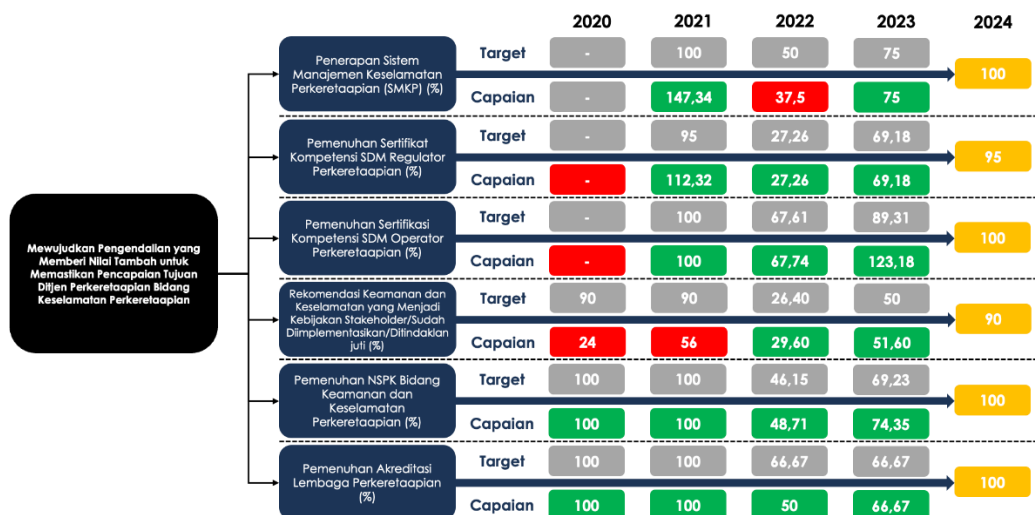
Gambar I-4 Rekapitulasi Realisasi Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

1.1.4.4 Evaluasi Capaian dan Data Statistik Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2020-2024

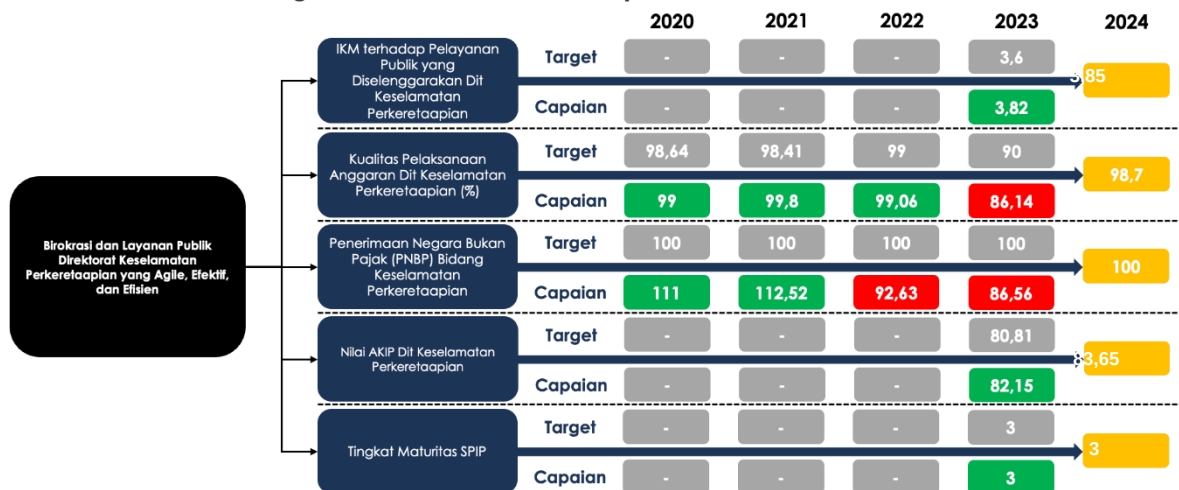
a. Evaluasi Capaian Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2020-2024

Berikut merupakan nilai capaian dari 2 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja pada masing-masing sasaran yang ada, terdapat beberapa nilai target pada dan capaian tidak ada pada tahun 2020, namun pada tahun 2021 sudah ada nilai target dan capaiannya, kemungkinan hal tersebut dikarenakan indikator tersebut merupakan indikator baru yang ada pada tahun 2021.

Terdapat beberapa capaian yang belum tercapai diantaranya penetapan sistem SKMP pada tahun 2022 dengan presentase 37,5%, kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dengan presentase 86,14%, dan penerimaan PNBP dengan presentase 86,56%, untuk lebih detail dapat dilihat pada Gambar I-5.



Gambar I-5 Evaluasi Capaian Tahap Awal untuk Sasaran Strategis Mewujudkan Pengendalian yang memberi Nilai Tambah untuk memastikan Pencapaian Tujuan Ditjen Perkeretaapian Bidang Keselamatan Perkeretaapian tahun 2020-2024



Gambar I-6 Evaluasi Capaian Tahap Awal untuk Sasaran Strategis Birokrasi dan Layanan Publik Direktorat Keselamatan yang Agile, Efektif dan Efisien tahun 2020-2024

Berbagai upaya yang dilakukan tetap berada dalam kerangka tugas dan fungsi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, serta kewenangan yang diberikan oleh UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian kepada Pemerintah sebagai pembina penyelenggaraan perkeretaapian nasional dalam mengatur, mengendalikan, dan mengawasi seluruh kegiatan yang dilakukan oleh semua pihak terkait dengan perkeretaapian.

Tabel I-6 Target Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2020 – 2024 dengan Satuan Volume

No.	Tujuan/Sasaran Program	Indikator Kinerja	Baseline 2019	Target (Volume)					Keterangan
				2020	2021	2022	2023	2024	
1	Mewujudkan pengendalian yang memberi nilai tambah untuk memastikan pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian bidang keselamatan perkeretaapian								
	Meningkatkan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian	Persentase penerapan SMKP		-	77 (60%*127)	111 (60%*185)	111 (60%*185)	138 (60%*229)	Kenaikan jumlah kriteria penilaian dalam elemen dan kriteria SMKP
		Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator (TEKNIS)		-	203	225	240	260	Penerapan dikurang dengan pegawai yang pensiun
		Persentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)		3.310	3.100	4.100	4.200	4.300	Penerapan jumlah pengajuan sertifikat operator perkeretaapian
		Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakeholder/ sudah diimplementasikan/ ditinjaulanjuti		50	50	50	50	50	Tindak lanjut rekomendasi berdasarkan kenaikan kriteria SMKP
		Persentase Rumusan NSPK Bidang Keamanan		6	-	6	7	8	Jumlah kegiatan studi pendukung untuk NSPK

No.	Tujuan/Sasaran Program	Indikator Kinerja	Baseline 2019	Target (Volume)					Keterangan
				2020	2021	2022	2023	2024	
		dan Keselamatan Perkeretaapian							
		Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian		1	1	1	1	2	Jumlah sertifikasi akreditasi badan hukum pendidikan pelatihan
2	Birokrasi dan layanan publik Dit. Keselamatan Perkeretaapian yang								
	Terwujudnya <i>Good Governance</i> dan <i>Clean Government</i> di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit. Keselamatan		98,64	98,41	98,5	98,6	98,7	Persentase daya serap anggaran DKP
		Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan (PNBP) Bidang Perkeretaapian		1,9 Milyar	1,9 Milyar	2,1 Milyar	2,2 Milyar	2,3 Milyar	Persentase perolehan PNBP bidang perkeretaapian

Berdasarkan rekomendasi dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, target kinerja kegiatan yang ditetapkan harus berbasis hasil (*outcome*), sementara target kinerja kegiatan dengan satuan volume hanya berbasis keluaran (*output*). Oleh karena itu, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian menetapkan target kinerja kegiatan dengan satuan persentase.

Tabel I-6 Target Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2020 – 2024 dengan Satuan Persentase

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target Kinerja				
			2020	2021	2022	2023	2024
SK1.Meningkatnya Keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi Perkeretaapian	Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	%	-	100	100	100	100
	Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator (TEKNIS)	%	36	95	95	95	95
	Persentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)	%	100	100	100	100	100
	Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakeholder/ sudah diimplementasikan/ ditinjaulanjuti	%	-	90	90	90	90
	Persentase Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	%	-	100	100	100	100
	Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian	%	-	100	100	100	100
SK2.Terwujudnya Good Governance dan Clean	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit.Keselamatan	%	98,64	98,41	98,5	98,6	98,7

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target Kinerja				
			2020	2021	2022	2023	2024
Government di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan (PNBP) Bidang Perkeretaapian	%	-	100	100	100	100

Sasaran dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, berdasarkan Perjanjian Kinerja tahun 2023 (revisi terakhir), mencakup 2 sasaran dan 11 Indikator Kinerja Kegiatan yang akan dicapai melalui Program Peningkatan Keselamatan Transportasi Perkeretaapian. Target kinerja Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sebagai berikut:

Tabel I-7 Target Perjanjian Kinerja Tahun 2023 Berdasarkan Revisi Perjanjian Kinerja

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target Kinerja Tahunan	Target Kinerja Triwulan			
				TW. I	TW. II	TW.III	TW. IV
SK1.Meningkatnya Keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi Perkeretaapian	Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	%	75	37,50	37,50	50,00	76
	Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Regulator Perkeretaapian	%	48,81	31,26	37,26	43,26	48,81
	Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Operator Perkeretaapian	%	89,31	71,61	77,61	83,61	89,31
	Rekomendasi Kemaan dan Keselamatan yang menjadi Kebijakan Stakeholder/ Sudah	%	50	30,4	36,4	42,4	50

	diimplementasikan/ Ditindaklanjuti						
	Pemenuhan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	%	69,23	50,15	56,15	62,15	69,23
	Pemenuhan Akreditasi Lembaga Perkeretaapian	%	66,67	66,67	66,67	66,67	66,67
	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik yang Diselenggarakan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	3,6	3,6	3,6	3,6	3,6
Terwujudnya <i>Good Governance</i> dan <i>Clean Government</i> di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Presentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	%	90	9,15	27,7	62	90
	Presentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Keselamatan Perkeretaapian	%	100	16,17	20,18	59	100
	Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	80,81	-	-	-	80,81
	Tingkat Maturitas SPIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	%	3	-	-	-	3

Sumber: LAKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2023

Sedangkan untuk target kinerja tahun 2024 sendiri berdasarkan dokumen perjanjian kinerja tahun 2024, dapat dilihat pada **Tabel I-9** ini.

Tabel I-8 Target Perjanjian Kinerja dan Realisasi Kinerja Tahun 2024 Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target		
			PK awal 2024	Revisi PK II 2024	Realisasi Kinerja
Meningkatnya Keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi Perkeretaapian	Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	%	100,00	87,50	87,50
	Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Regulator Perkeretaapian	%	100,00	84,00	82,32
	Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Operator Perkeretaapian	%	160,00	182,72	190,21
	Rekomendasi Kemaanan dan Keselamatan yang menjadi Kebijakan <i>Stakeholder</i> / Sudah diimplementasikan/ Ditindaklanjuti	%	72,00	72,00	73,20
	Pemenuhan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	%	100,00	100,00	100,00
	Pemenuhan Akreditasi Lembaga Perkeretaapian	%	66,67	66,67	66,67
	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik yang Diselenggarakan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	3,85	3,85	3,83
Terwujudnya <i>Good Governance</i> dan <i>Clean Government</i> di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	90,00	90,00	96,95
	Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Keselamatan Perkeretaapian	Persentase	100,00	100,00	113,21
	Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	83,35	83,35	83,65
	Tingkat Maturitas SPIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Level	3	3	3

b. Data statistik bidang Keselamatan Perkeretaapian 2020-2024

Berdasarkan data yang di rekap oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, disampaikan data jumlah kecelakaan, penyebab kecelakaan dan korban angkutan kereta api selama periode 2020- 2024. Data disajikan dalam satuan Kejadian (*Accident*). Pada **Tabel 1.10** menunjukkan bahwa anjlokkan 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 1.10 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kecelakaan, Penyebab dan Korban Per Tahun 2020-2024

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

Pada **Tabel 1.11** 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 1.11 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 Perlindungan)	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			3.649	5.733	3.768	11.071	12.708

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada Tabel 1.12 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 1.12 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			60	60	91	91	91

Sumber: Perkeretaapian dalam Angka, 2024

Pada **Tabel 1.13** 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 1.13 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

1.2 Potensi dan Tantangan

Kondisi keselamatan perkeretaapian di Indonesia saat ini menunjukkan berbagai tantangan yang memerlukan perhatian serius. Data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mencatat 414 kecelakaan di perlintasan sebidang hingga Maret 2024. Dari insiden tersebut, terdapat 124 korban meninggal dunia, 87 luka berat, dan 110 luka ringan. Kecelakaan kereta api seperti tabrakan dan anjlokkan masih terjadi, insiden terakhir kecelakaan kereta berupa anjlokkan KA Argo Semeru dan tabrakan antara KA Turangga dengan KA Lokal Bandung Raya yang mengakibatkan korban jiwa dan luka-luka.

Perlntasan sebidang menjadi salah satu titik rawan kecelakaan yang signifikan. Meski ada upaya sosialisasi dan penutupan perlntasan liar, masalah di area ini tetap menantang. Hingga saat ini, terdapat 1.598 perlntasan sebidang yang dijaga dan 1.132 yang tidak dijaga, serta perlntasan liar sebanyak 963 perlntasan. Untuk meningkatk keselamatan perjalanan kereta api telah di lakukan penutupan perlntasan sebanyak 157 perlntasan sebidang yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (KAI). Cuaca ekstrem dan pemeliharaan infrastruktur yang tidak memadai juga kontribusi terhadap kecelakaan, seperti kasus anjloknya kereta akibat pemuaiian logam rel pada suhu tinggi.

Terkait upaya peningkatan keselamatan, Menteri Perhubungan telah menekankan bahwa keselamatan harus menjadi prioritas utama dalam sektor perkeretaapian. Pemerintah, KNKT, dan pemangku kepentingan lainnya terus mengevaluasi dan

berupaya melakukan berbagai perbaikan yang diperlukan. Pembangunan jalur ganda dan peningkatan kualitas jalur kereta sesuai standar *Track Quality Index* (TQI) menjadi salah satu strategi utama dalam mencapai keselamatan optimal. Selain itu, pemeriksaan dan perawatan prasarana yang lebih ketat diperlukan untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan yang berlaku.

Sosialisasi keselamatan terus dilakukan, khususnya di perlintasan sebidang yang rawan kecelakaan. KAI bekerja sama dengan berbagai komunitas dan pencinta kereta api (*railfans*) dalam upaya meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya mematuhi peraturan keselamatan. Pengguna jalan juga diminta untuk mematuhi peraturan keselamatan di pelintasan sebidang, sesuai dengan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Meskipun ada berbagai inisiatif dan peningkatan yang telah dilakukan, tantangan dalam keselamatan perkeretaapian di Indonesia masih memerlukan pendekatan kolaboratif dan sistematis dari semua pihak terkait. Alokasi pendanaan yang memadai untuk perawatan dan modernisasi infrastruktur juga sangat diperlukan agar keselamatan perkeretaapian bisa mencapai standar internasional yang lebih baik.

Untuk meningkatkan peran dan menghadapi tantangan masa depan baik internal maupun eksternal yang sangat dinamis, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dituntut mampu beradaptasi dan berinovasi memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Maka dari itu, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian harus mengidentifikasi potensi dan tantangan sebagai acuan membuat strategi sebagaimana tugas dan fungsi dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian. Berikut merupakan potensi dan tantangan yang dihadapi oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian pada periode 2020-2024:

Peluang dan Tantangan	Penuangan Risiko
<p>Potensi Internal:</p> <p>a) Ditetapkannya RIP Nasional dan SMKP sebagai dasar perencanaan perkeretaapian dan perencanaan keselamatan perkeretaapian nasional.</p> <p>b) SDM auditor, <i>inspector</i>, penguji, dan PPNS DKP yang kompeten.</p> <p>c) Program 3E (<i>Engineering, Enforcement, Education</i>) dalam mitigasi kecelakaan rutin dilakukan.</p> <p>Potensi Eksternal:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Risiko: Ketidaktercapaian standar keselamatan perkeretaapian nasional meskipun telah ditetapkan RIP Nasional dan SMKP • Risiko: Tidak tercapainya target <i>Zerro Accident</i> dan <i>Zerro Incident</i> transportasi perkeretaapian • Risiko: Pemanfaatan SDM auditor, <i>inspector</i>, penguji, dan PPNS tidak optimal dalam menjamin keselamatan • Risiko: Program 3E (<i>Engineering, Enforcement, Education</i>) tidak memberikan

<p>a) Peningkatan pergerakan orang dan barang yang menggunakan pelayanan transportasi yang massal, cepat, aman, selamat, murah.</p> <p>b) Penerapan <i>Good Governance</i> di pemerintahan yang terus diwujudkan melalui reformasi birokrasi, dan penguatan peraturan perundang-undangan.</p> <p>c) Pesatnya perkembangan teknologi perkeretaapian (ART, <i>Sky train</i>, dll) yang akan diterapkan di Indonesia.</p>	<p>dampak signifikan terhadap penurunan kecelakaan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risiko: Tidak optimalnya respons DKP terhadap peningkatan pergerakan orang dan barang yang membutuhkan transportasi aman, selamat, dan massal • Risiko: Keterlambatan adaptasi regulasi keselamatan terhadap perkembangan teknologi perkeretaapian baru • Risiko: Terbatasnya implementasi <i>Good Governance</i> dapat menghambat penguatan keselamatan
<p>Tantangan Internal:</p> <p>a) Keterbatasan kuantitas dan kualitas kompetensi SDM perkeretaapian yang perlu adaptif dengan perkembangan teknologi perkeretaapian dan kebutuhan standar kompetensi/ keahlian khusus organisasi.</p> <p>b) Keterbatasan alokasi APBN dalam program keselamatan perkeretaapian.</p> <p>Tantangan Eksternal:</p> <p>a) Perlunya regulasi dan kebijakan yang responsif terhadap perkembangan teknologi dan kebutuhan <i>stakeholder</i>.</p> <p>b) Kecelakaan kereta api masih ada (belum <i>Zero Accident</i>), khususnya yang melibatkan moda lain dan masyarakat.</p> <p>c) Belum optimalnya implementasi kewenangan pengelolaan dan peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Risiko: Keterbatasan alokasi APBN menghambat penyelenggaraan program keselamatan • Risiko: Masih adanya kecelakaan perkeretaapian, terutama yang melibatkan moda lain dan Masyarakat • Risiko: Pengelolaan dan peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang belum optimal • Risiko: Regulasi keselamatan tidak cukup responsif terhadap kebutuhan stakeholder dan perkembangan teknologi

1.3 Isu Strategis Keselamatan Perkeretaapian

Berdasarkan pendalaman yang telah dilakukan bersama Direktorat Keselamatan Perkeretaapian terdapat beberapa isu strategis keselamatan perkeretaapian sebagai berikut:

- 1) Kecelakaan di perlintasan sebidang masih tinggi. Pada tahun 2022, 84% kecelakaan di perlintasan sebidang terjadi di perlintasan tidak dijaga. Dimana

- angka fatalitas kecelakaan di perlintasan sebidang mencapai 39%. kecelakaan di perlintasan sebidang mayoritas melibatkan kendaraan roda dua (1.084 kejadian);
- 2) Pemanfaatan Rumaja dan Ruasja yang mengganggu keselamatan perkeretaapian;
 - 3) Belum semua operator yang menerapkan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian (SMKP);
 - 4) Belum semua operator memiliki sistem ketanggap darurat;
 - 5) Keterbatasan kuantitas dan kualitas kompetensi SDM perkeretaapian yang perlu adaptif dengan perkembangan teknologi perkeretaapian dan kebutuhan standar kompetensi/ keahlian khusus organisasi;
 - 6) Regulasi saat ini (UU No. 23 dan turunannya) belum sesuai dengan perkembangan teknologi dan belum memberikan kepastian hukum (dalam aspek pidana yang lebih rendah dari KUHP);
 - 7) Belum adanya pembaruan teknologi keselamatan yang terpasang di sarana perkeretaapian seperti proteksi aktif (ATP) dan proteksi pasif (*Crashworthiness*);
 - 8) Pemenuhan akses layanan kereta api yang inklusif dan memenuhi aspek keselamatan bagi berkebutuhan khusus dan responsif *gender*.

II. VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN

2.1 Visi

2.1.1 Visi Indonesia Emas 2045

Visi Indonesia Emas 2045 adalah: **“Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan”**. Visi bernegara Indonesia diterjemahkan ke dalam visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045 sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan. Penentuan visi ini berlandaskan pada: (i) kekuatan modal dasar yang dimiliki Indonesia, meliputi kependudukan, modal sosial dan budaya, kekayaan alam, dan kekuatan maritim; (ii) perkembangan megatren global; dan (iii) pencapaian pembangunan periode sebelumnya.



Gambar II-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 Bhineka 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.

Visi Indonesia Emas 2045 sebagai Negara Nusantara Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan dicerminkan oleh lompatan besar meliputi lima sasaran visi, yaitu:

- a) Pendapatan per kapita setara negara maju;
- b) Kemiskinan menuju nol persen dan ketimpangan berkurang;
- c) Kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional yang meningkat;
- d) Meningkatnya Daya saing sumber daya manusia; dan
- e) Intensitas emisi GRK menuju *net zero emission*.

Sasaran pertama, pendapatan per kapita setara negara maju. Pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara negara maju sekitar \$23.000 – 30.300 dan masuk ke dalam ekonomi lima terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28 persen dan PDB kemaritiman sebesar 15 persen berbasis inovasi serta secara inklusif dan berkelanjutan. Lapangan pekerjaan layak (*decent job*) yang terciptakan meningkatkan jumlah penduduk berpendapatan menengah sekitar 80%.

Sasaran kedua, sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menuju nol persen pada kisaran 0,5-0,8 persen, yang diikuti penurunan secara signifikan jumlah penduduk rentan miskin. Ketimpangan pendapatan antar penduduk semakin menurun dengan Rasio Gini berkisar 0,377-0,320. Sementara itu, ketimpangan antarwilayah menurun dengan peningkatan kontribusi PDRB Kawasan Timur Indonesia menjadi 28,5 persen.

Sasaran ketiga, sejalan dengan kemajuan yang diraih oleh Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang dicerminkan penguatan diplomasi internasional dan kepemimpinan global, pengaruh budaya, peran aktif dalam organisasi internasional, serta berkontribusi terhadap penyelesaian isu-isu global yang diukur dengan *Global Power Index* (GPI) di peringkat 15 besar dunia.

Sasaran keempat adalah meningkatnya daya saing sumber daya manusia untuk kesejahteraan masyarakat yang dibentuk berdasarkan peningkatan kualitas sumber daya manusia secara merata melalui peningkatan pendidikan, pelatihan dan pengembangan, sikap dan etos kerja, penguasaan teknologi, inovasi dan kreativitas, dan kesehatan yang utamanya diukur melalui peningkatan indeks modal manusia (*Human Capital Index*) menjadi 0,73 pada tahun 2045.

Sasaran kelima dalam mewujudkan Indonesia menjadi negara yang maju, Indonesia berkomitmen kuat untuk melaksanakan pembangunan secara berkelanjutan sekaligus ramah lingkungan dalam kerangka ekonomi hijau yang utamanya ditunjukkan oleh meurunnya insita emisi GRK menjadi 93,5 persen pada tahun 2045 dibandingkan Intensitas Emisi Gas Rumah Kaca di tahun 2010, dan menuju *net zero emission* pada tahun 2060.

2.1.2 Visi Presiden dan Wakil Presiden Periode 2024-2029

Dalam rangka mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045, Presiden dan Wakil Presiden terpilih periode 2025-2029 mewujudkannya kedalam Visi, Misi dan Program untuk periode 2025-2029 berikut:



Gambar II-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:

- Bersama: Prabowo dan Gibran mengajak putra putri terbaik bangsa dari semua latar belakang yang memiliki kesamaan tekad untuk bekerja sama.
- Indonesia Maju: Membangun bangsa dengan dasar fondasi kuat yang dibangun oleh kepemimpinan Presiden Joko Widodo.
- 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 II-3 Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029
(Sumber: Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029)

Visi Kementerian Perhubungan dirumuskan dengan metoda 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 mengkoneksikan 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 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 mengakomodasi visi Pembangunan Nasional dalam visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 melalui frasa “Menuju Indonesia Maju”.
- c. Pengakomodasi 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. Pengakomodasi 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 II-4 Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029
(Sumber: Draft Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029)

2.1.5 Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029

Defisini Visi sesuai Pasal 1 (12) UU No. 5 Tahun 2005 adalah rumusan umum mengenai keadaan yang diinginkan pada akhir periode perencanaan. Jika ditinjau dari ruang lingkup perencanaan pembangunan nasional, maka rumusan visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan dalam dokumen Renstra K/L sesuai dengan tugas dan fungsi Kementerian/Lembaga yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional dan bersifat indikatif (Pasal 6 UU No. 5 Tahun 2005) serta selaras dengan proses perencanaan dan penganggaran pembangunan nasional (Pasal 3 PP No. 17 Tahun 2017).

Rumusan Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 berdasarkan alur penyusunan muatan pokok Renstra K/L, merupakan hasil dari penurunan Visi Indonesia Emas 2045, Visi RIP Nasional Tahun 2030, Visi Presiden dan Wakil Presiden Terpilih Tahun 2025-2029, Rumusan Visi Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, dan Visi Ditjen Perkeretaapian Tahun 2025-2029, sehingga diperoleh rekomendasi Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut.

“Terwujudnya keselamatan perkeretaapian yang handal menuju Indonesia Emas 2045”

Gambar II-5 Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029

Proses perumusan rekomendasi Visi Ditjen Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

- Pendekatan *cascading*/penurunan visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025- 2029 adalah metoda lingkup dipersempit (*task scoping*) sesuai lingkup tugas dalam Bab VIII Pasal 515 PM No. 4 Tahun 2025 yakni menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang keselamatan perkeretaapian.
- Penyaduran visi Kementerian Perhubungan melalui frase “Handal, Inklusif, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah”
- Penyaduran visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui frase “Berdaya Saing, Berteknologi dan Inklusif”
- Penyaduran visi Pembangunan Nasional melalui frase “Negara Nusantara Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan”
- Penyaduran visi RIP Nasional 2030 melalui frase “perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan”

Penjelasan Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

- 1) **Handal:** Sistem keselamatan perkeretaapian sebagai rangkaian sistem, prosedur, dan teknologi yang terintegrasi dengan tujuan utama untuk mencegah kecelakaan kereta api, serta memastikan keselamatan perjalanan kereta api bagi pengguna dan masyarakat.
- 2) **Sistem perkeretaapian terdiri dari unsur utama yakni:**
 - Sarana dan prasarana yang laik operasi
 - Infrastruktur yang aman
 - Sumberdaya manusia yang kompeten
 - Prosedur operasional standar yang jelas dan konsisten dilakukan
 - Sistem manajemen keselamatan yang *prudence*
 - Penerapan teknologi keselamatan yang *up to date*

- Pengawasan dan penindakan yang konsisten sesuai peraturan perundangan.
- 3) **Kinerja birokrasi dan layanan publik yang handal:** Birokrasi dan layanan publik yang handal adalah sistem pemerintahan yang efisien, transparan, akuntabel, inovatif, dan berorientasi pada masyarakat. Ciri-ciri layanan publiknya meliputi kualitas, keterjangkauan, kemudahan, kesamaan perlakuan, dan responsivitas.

2.2 Misi

2.2.1 Misi (Agenda) Pembangunan 2045

Misi bernegara Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945 adalah:

1. Melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia.
2. Memajukan kesejahteraan umum.
3. Mencederdaskan 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 II.5**.

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

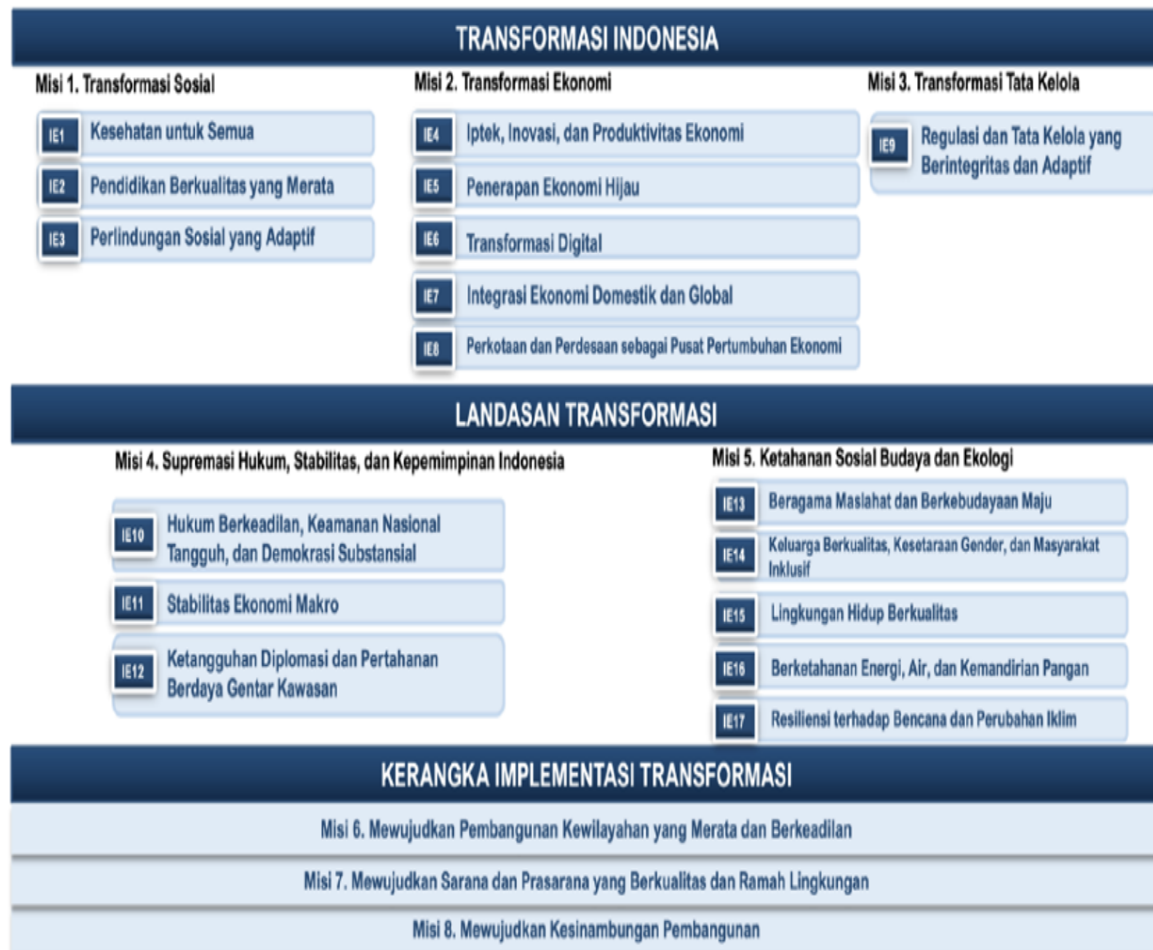
- a. Transformasi Indonesia dengan 3 (tiga) Agenda yaitu:
 - 1) Transformasi Sosial, mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing.
 - 2) Transformasi Ekonomi, mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas melalui 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:
 - 1) 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.

- 2) 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 Tranformasi yaitu:
- 1) 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;
 - 2) 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
 - 3) Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan, kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pembiayaan pembangunan.



Gambar II-6 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).

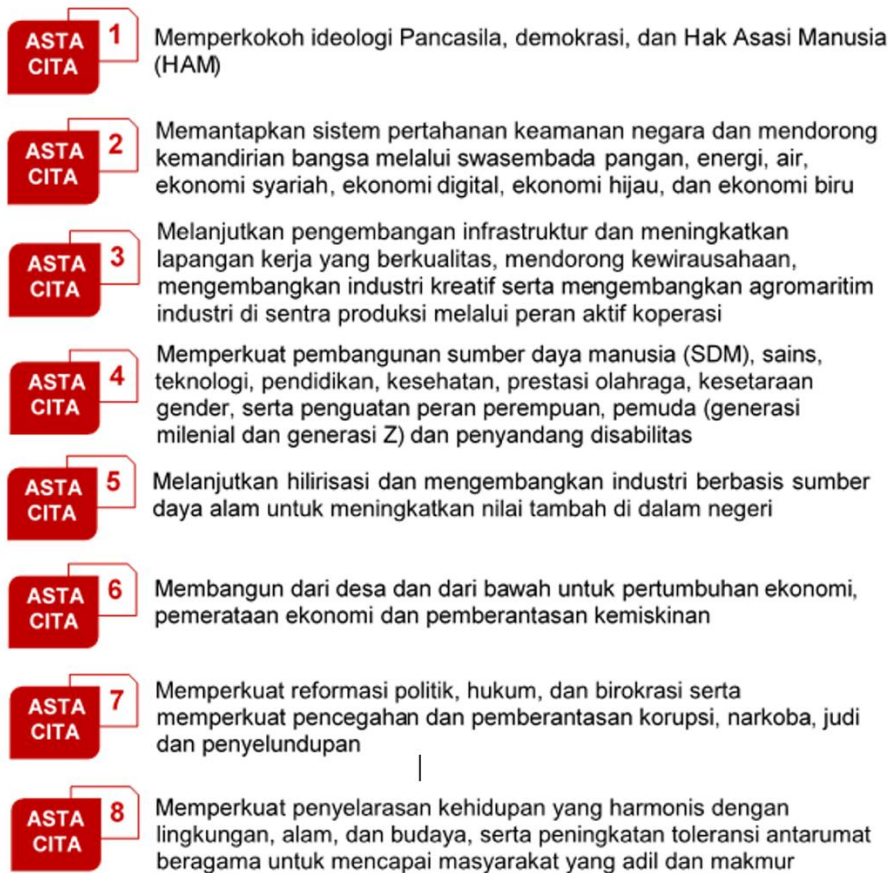


Gambar II-7 Misi (Agenda) dan (Tujuan) Pembangunan 2045
(Sumber: UU No. 59 Tahun 2024 tentang RPJPN Tahun 2025-2045)

2.2.2 Misi Presiden dan Wakil Presiden

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.

ASTA CITA

- 
- ASTA CITA 1** Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan Hak Asasi Manusia (HAM)
 - ASTA CITA 2** Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru
 - ASTA CITA 3** 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
 - ASTA CITA 4** Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z) dan penyandang disabilitas
 - ASTA CITA 5** Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri
 - ASTA CITA 6** Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan
 - ASTA CITA 7** Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan penyelundupan
 - ASTA CITA 8** Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam, dan budaya, serta peningkatan toleransi antarumat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur

Gambar II-8 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 2025-2029. Untuk pencapaian sarannya, setiap Prioritas Nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementrian/lambaga, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha (BUMN, Swasta).

Lebih lanjut, RPJMN 2025-2029 menjadikan Astacita Presiden dan Wakil Presdien 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 II.8**.



Prioritas Nasional Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029



Gambar II-9 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 2025-2029 guna menjalankan agenda pembangunan transportasi termasuk menjalankan visi Kementerian Perhubungan 2025- 2029, maka ditetapkan misi Kementerian Perhubungan.

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 tatakelola 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. Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029:

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 sistematis.
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 tatakelola dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional.
8. Mewujudkan transportasi perkeretaapian ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 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)

2.2.5 Misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029

Pengertian Misi sesuai Pasal 1 (13) UU No. 5 Tahun 2005 adalah rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan visi. Jika ditinjau dari alur penyusunan muatan pokok Renstra K/L, maka rumusan misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian selaras dengan lingkup penyelenggaraan 6 fungsi (Bab VIII Pasal 515 PM No. 4 tahun 2025 tentang Ortaker), terdiri dari:

- a. penyiapan perumusan kebijakan di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum;
- b. penyiapan pelaksanaan kebijakan di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum;
- c. penyiapan penyusunan standar, norma, prosedur dan kriteria di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum;
- d. penyiapan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum;
- e. penyiapan pemantauan, analisis, evaluasi dan pelaporan di bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian, audit dan inspeksi keselamatan, pemeriksaan dan analisis kecelakaan, sertifikasi sumber daya manusia dan

akreditasi kelembagaan, serta pencegahan pelanggaran dan penegakan hukum; dan

- f. penyiapan pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, sumber daya manusia, pengumpulan dan pengolahan data, dan rumah tangga Direktorat.

Selaras dengan perumusan visi, Misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 berdasarkan alur penyusunan muatan pokok Renstra K/L, merupakan hasil dari Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029, Misi RIP Nasional 2030, dan Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029, sehingga diperoleh rekomendasi Misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 sebagai berikut.

- a. Misi 1. Mewujudkan sistem keselamatan perkeretaapian yang handal
- b. Misi 2. Mewujudkan kinerja birokrasi dan layanan publik yang handal

Misi 1 merupakan misi eksternal berkaitan dengan bidang tugas dan fungsi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam menyediakan pelayanan transportasi perkeretaapian yang maju yakni: berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan (Mengakomodir misi DJKA poin 1 dan 4).

Misi 2 merupakan misi internal berkaitan dengan perbaikan birokrasi dan layanan publik dalam penyelenggaraan perkeretaapian yang didukung oleh kualitas kompetensi sumber daya manusia, kelembagaan, regulasi dan penerapan teknologi (Mengakomodir misi DJKA poin 7).

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:

Tabel II-1 Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2045

	Misi (8 Agenda) Pembangunan Nasional	17 Arah Pembangunan Indonesia Emas
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, Kesenjangan 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 Kestinambungan Pembangunan	

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 II.9**.



Gambar II-10 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.

2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dicapai melalui beberapa tujuan yaitu:

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 dioperasikan 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 II.2** berikut ini.

Tabel II-2 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Level <i>Perspective</i>	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.0): Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)
<i>Customer Perspective</i>	Tujuan 1 (T.1): Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	<p>IKT.1 Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional (satuan %)</p> <p>Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional (<i>CKLTN</i>)</p> <p><i>CKLTN = (RRKTN/TRKTN + RTITN/TTITN + RIKMTN/TIKMTN + RTKTN/TTKTN)/4</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>RRKTN</i> = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional • <i>TRKTN</i> = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional • <i>RTITN</i> = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • <i>TTITN</i> = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional • <i>RIKMTN</i> = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi • <i>TIKMTN</i> = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi • <i>RTKTN</i> = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional • <i>TTKTN</i> = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional
<i>Internal Business Perspectives</i>	Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi (satuan %)

Level <i>Perspective</i>	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
		<p>Capaian Kineja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (<i>CKKSTN</i>)</p> <p><i>CKKSTN = (RIKRKT/TIKRKT + RCtransportasi/TCtransportasi))/2</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>RIKRKT</i> = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan • Transportasi • <i>TIKRKT</i> = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan • Transportasi • <i>RCtransportasi</i> = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten • <i>TCtransportasi</i> = Target Peningkatan Pemenuhan SDM • Transportasi yang Kompeten
<i>Learning and Growth Perspectives</i>	Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	<p>IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (satuan %)</p> <p>Capaian Kineja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (<i>CKRBKP</i>)</p> <p><i>CKRBKP = (RIRBKP/TIRBKP)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>RIRBKP</i> = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) • Kementerian Perhubungan • <i>TIRBKP</i> = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) • Kementerian Perhubungan

2.3.3 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

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 II-3 Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Level <i>Perspective</i>	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
<i>Stakeholder Perspective</i>	Tujuan 0 (T.0): Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)
<i>Customer Perspective</i>	Tujuan 1 (T.1): Terwujudnya transportasi perkeretaapian yang terhubung, terintegrasi serta memenuhi kebutuhan pelayanan dan keselamatan yang berkelanjutan	<p>IKT.1 Tingkat Capaian Kinerja Pelayanan Transportasi Perkeretaapian (%)</p> <p>Tingkat Capaian Kinerja Layanan Transportasi Perkeretaapian (TCLT-KA) = (TCRK-KA + TCIKM-KA + TCOTP-KA + TCTA-KA + TCKES-KA) / 5</p> <p>Tingkat Capaian Rasio Konektivitas Perkeretaapian (TCRK-KA) = (Realisasi Rasio Konektivitas Perkeretaapian / Target Rasio Konektivitas Perkeretaapian)</p> <p>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)</p> <p>Tingkat Capaian Persentase <i>On Time Performance</i> (OTP) Transportasi Perkeretaapian (TCOTP-KA) = (Realisasi OTP transportasi perkeretaapian / Target OTP transportasi perkeretaapian)</p> <p>Tingkat Capaian Persentase Pemenuhan Target Angkutan Kereta Api (TCTA-KA) = (Realisasi persentase pemenuhan target angkutan kereta api / Target persentase pemenuhan target angkutan kereta)</p> <p>Tingkat Capaian Tingkat Keselamatan Transportasi Perkeretaapian (TCKES-KA) = (Realisasi tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian / Target tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian)</p>

Level <i>Perspective</i>	Tujuan	Indikator dan Formulasi Perhitungan
<i>Internal Business Perspectives</i>	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 (%)
<i>Learning and Growth Perspectives</i>		Tingkat Kinerja Tata Kelola Pemerintahan di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (TCTKP-KA) = (Realisasi Kinerja Tata Kelola Pemerintahan DJKA/ Target Tata Kelola Pemerintahan DJKA)

2.3.4 Tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029

Tujuan dan sasaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029 tidak terlepas dari penurunan/cascading tujuan dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dengan memperhatikan visi yang sudah ditetapkan.

Tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029 sebagai berikut:

- T1. Terlaksananya pelayanan publik terhadap keselamatan perkeretaapian di Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
- T2. Terwujudnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.
- T3. Terwujudnya tata Kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dengan prinsip-prinsip *good governance* dan *clean goverment* di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

2.4 Sasaran

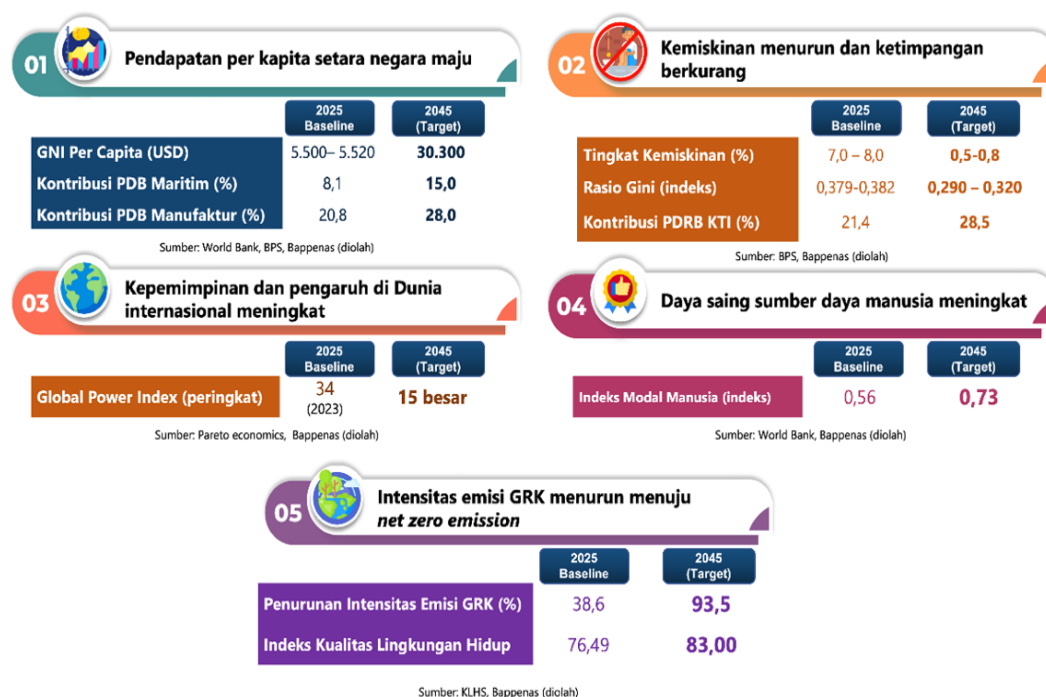
2.4.1 Sasaran Pembangunan Nasional dalam RPJPN 2025-2045

Dalam RPJPN 2025-2024 ditetapkan 5 (lima) sasaran utama Visi Indonesia Emas 2045 dengan sejumlah indikator pencapaian seperti pada **Gambar 2.11**, 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.

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 II-11 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 II.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).

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 II-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	0. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	4. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		5. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		6. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		7. 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	4. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		5. 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 II.11**, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2029.



Gambar II-52 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 II.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 II-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

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
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

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 8 indikator yang ditugaskan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang tercantum dalam RPJMN 2025-2029.

Tabel II-6 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas					
PP 03.01	Jumlah perjalanan kereta api	juta perjalanan	0,86	0,92	1,03
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan kereta api	juta penumpang	501	519	601
PP 03.01	Jumlah penumpang angkutan perkotaan di 10 kota metropolitan	juta penumpang	685 (2023)	850	950
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas					
KP 03.01.02	Panjang jalur KA yang beroperasi	km (kumulatif)	6.880 (2023)	6.928	6.985
KP 03.01.02	Jalur KA yang menggunakan persinyalan elektrik	persen	63 (2023)	65	70
KP 03.01.02	Kondisi jalur KA sesuai standar <i>Track Quality Index</i> (TQI) kategori 1 dan 2	persen	93,85 (2023)	94	98
KP 03.01.06	Persediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis rel	juta penumpang/ hari	2,989 (2023)	2,825	2,836
KP 05.03.01	Biaya transportasi logistik pada angkutan rel terhadap PDB*)	persen	0,04	0,03	0,03

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

Keterangan: *) Kinerja yang diukur oleh Kemenko Perekonomian (**Kemenhub hanya memberikan data**)

2.4.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

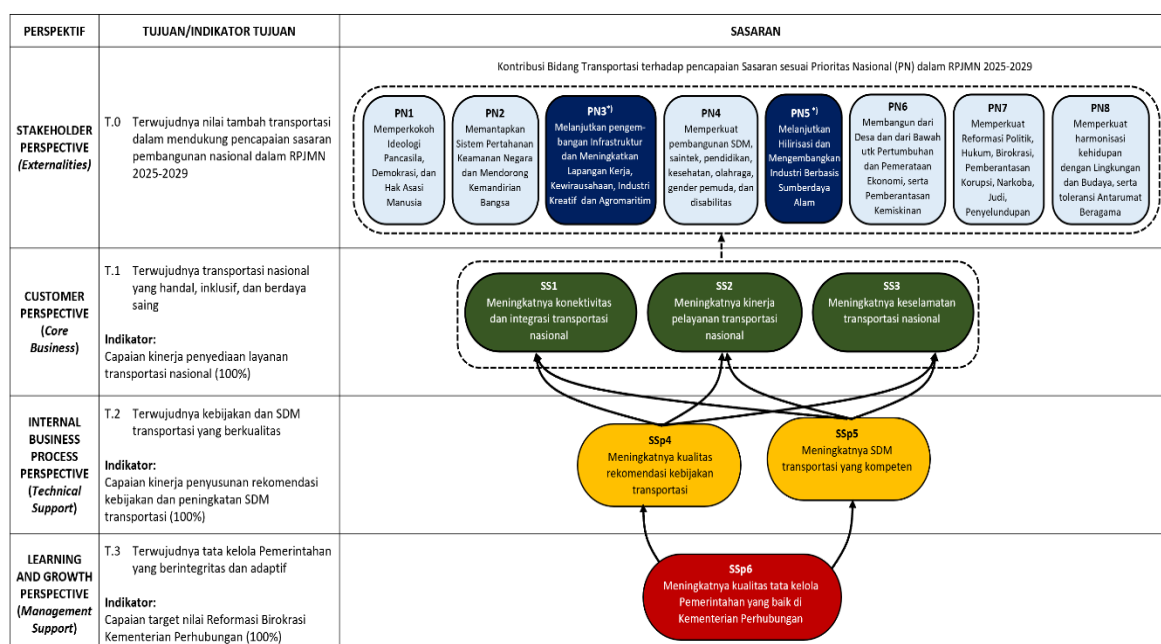
Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian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

Pada **Gambar II.6** 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 II.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.

Struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada **Gambar II.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

Sasaran strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu *outcome/impact* dari beberapa program yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan merupakan penjabaran dari tujuan yang berada pada 3 level *Customer Perspective* (CP), (*Internal Business Perspectives*/IBP) dan (*Learning and Growth Perspectives*/LGP).



* 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 II-13 Peta Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029¹³

Tabel II-7 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tujuan	Sasaran Strategis
T.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	a) SS 1 Meningkatnya konektivitas transportasi nasional b) SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional c) SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	a) SS4 Meningkatnya kualitas kebijakan transportasi nasional b) SS5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten
T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	a) SS6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan

Penjelasan terhadap struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 dalam **Gambar II.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.

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.

**Tabel II-8 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 (IKR_{KT}) $IKR_{KT} = 50\% \text{ Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} + 50\% \text{ Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)}$
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

Pada **Tabel II.8** 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, Achivable, 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.

2.4.4 Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

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.

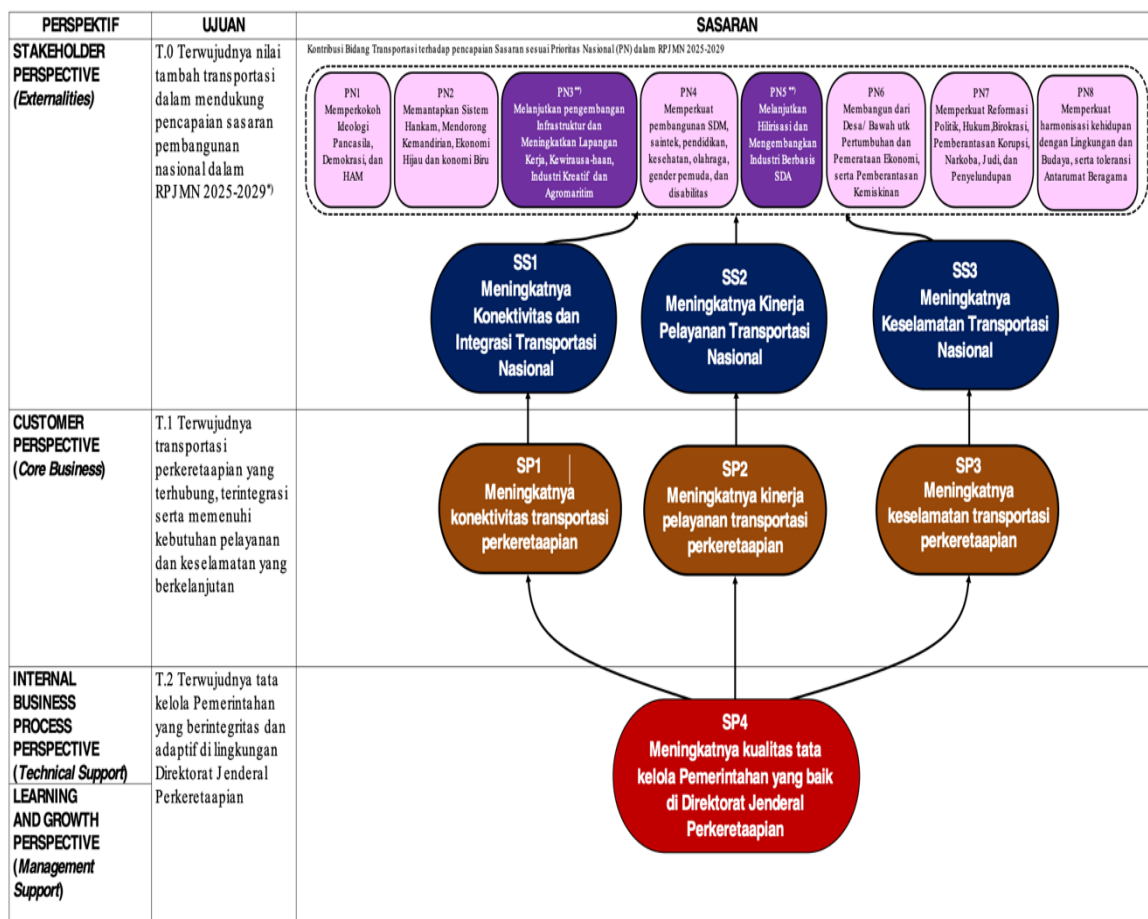
Berikut disampaikan penjelasan masing-masing sasaran sebagai berikut:

- 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)).

Tabel II-9 Tujuan dan Sasaran Program Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Level Perspective	Tujuan	Sasaran Program (SP)
<i>Stakeholder Perspective</i>	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
<i>Customer Perspective</i>	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.
<i>Internal Business Perspectives</i>	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.
<i>Learning and Growth Perspectives</i>		

Tujuan dan sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029 disampaikan dalam bentuk gambaran peta strategi (*strategy map*) yang menunjukkan hubungan antara tujuan dan sasaran serta struktur dan hubungan antar sasaran dari berbagai perspektif.



Gambar II-14 Peta Strategis Direktorat jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029
 Sumber : Paparan Renstra DJKA, 4 November 2025

2.4.5 Sasaran Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029

Analisis terhadap sasaran kegiatan merupakan langkah krusial dalam penyusunan rencana strategis kementerian/lembaga. Analisis ini dapat memastikan bahwa setiap sasaran yang ditetapkan memiliki relevansi dengan visi, misi, dan tujuan organisasi secara keseluruhan. Selain itu, analisis juga membantu mengidentifikasi indikator kinerja kunci (KPI) yang tepat untuk mengukur pencapaian setiap sasaran. Dengan demikian, analisis ini dapat memantau secara berkala progres pelaksanaan rencana strategis dan melakukan penyesuaian jika diperlukan.

Salah satu alat yang efektif untuk menganalisis sasaran kegiatan adalah *balanced scorecard*. Alat ini memungkinkan untuk melihat kinerja organisasi dari berbagai perspektif, yaitu keuangan, pelanggan, proses bisnis internal, dan pembelajaran dan pertumbuhan. *Balanced scorecard* dapat mengidentifikasi keterkaitan antara berbagai sasaran dan memastikan bahwa upaya yang dilakukan untuk mencapai satu sasaran tidak mengorbankan sasaran lainnya. Selain itu, *balanced scorecard* juga membantu dalam mengukur kinerja secara lebih holistik dan objektif. Berikut

merupakan sasaran kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 berdasarkan hasil analisis *Balanced Scorecard (BSC)* terdiri dari:

- SK.1 Meningkatkan Kelancaran Pelayanan Penyelenggaraan Perkeretaapian
- SK.2 **Meningkatnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian**
- SK.3 Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

PERSPEKTIF	TUJUAN	STRATEGI MAP
Costomer Perspective	T1. Terlaksananya Pelayanan public terhadap keselamatan perkeretaapian di Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	SK1. Meningkatkan Kelancaran Pelayanan Penyelenggaraan Perkeretaapian
Stakeholder Perspective	T2. Terwujudnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	SK.2 Meningkatkan Keselamatan dalam penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian
Learning and Growth Process	T3. Terwujudnya Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dengan Prinsip-Prinsip Good Governance dan Clean Government di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	SK3. Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Gambar II-15 Peta Strategis Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

2.4.6 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029

Indikator Kinerja Kegiatan Program (IKK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 dirumuskan dengan menerapkan *SMART Analysis* yakni dengan memeriksa apakah rekomendasi indikator tersebut memenuhi kriteria berikut ini:

- 1) *Specific*: Indikator harus dibuat secara jelas dan spesifik, sehingga maksud atau pemahaman terhadap indikator tersebut tidak menyebar ke pengertian hal lain yang tidak sesuai.
- 2) *Measurable*: indikator tersebut harus bisa diukur secara kualitatif dan/atau kuantitatif, dan akan lebih baik lagi jika terdapat standar sebagai acuan penilaiannya.
- 3) *Achievable*: target capaian indikator dapat dicapai dengan sumberdaya yang tersedia dan menjadi tantangan bagi organisasi sehingga menginspirasi seluruh elemen organisasi untuk mencapainya.
- 4) *Realistic*: selain harus bisa tercapai sesuai target waktu dan kapasitas sumberdaya, penetapan target capaian atas indikator juga harus realistis dan berorientasi pada hasil.
- 5) *Time Sensitive*: setiap indikator harus memiliki target waktu pencapaian dan memiliki kecenderungan berubah seiring waktu, sehingga dapat digunakan sebagai acuan untuk mengukur keberhasilan pencapaiannya.

Dengan menerapkan kriteria SMART tersebut diatas, maka pada **Tabel II.6** disampaikan rekomendasi rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029.

Tabel II-10 Manual Indikator Kinerja Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Definisi Operasional	Metode Perhitungan	Sumber Data																									
1	IKK1 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Rata-rata capaian Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik yang diselenggarakan oleh Unit Penyelenggara Pelayanan Publik di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sesuai Permenpan No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat yang diperoleh dari aplikasi 3AS Case Survey Management System yang dikelola oleh Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.	<p>Untuk memudahkan interpretasi terhadap penilaian SKM yaitu antara 25 –100, maka hasil penilaian tersebut di atas dikonversikan dengan nilai dasar 25, dengan rumus: $IKM = SKM \text{ Unit Pelayanan} \times 25$</p> <table border="1"> <thead> <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> </thead> <tbody> <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> </tbody> </table> <p>Sumber: Peraturan MENPAN-RB No. 14 Tahun 2017</p>	Nilai Persepsi	Nilai Interval IKM	Nilai Interval Konversi IKM	Mutu Pelayanan	Kinerja Unit Pelayanan	1	1.00 – 2.5996	25.00 – 64.99	D	Tidak Baik	2	2.60 – 3.064	65.00 – 76.60	C	Kurang Baik	3	3.0644 – 3.532	76.61 – 88.30	B	Baik	4	3.5324 – 4.00	88.31 – 100.00	A	Sangat Baik	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
Nilai Persepsi	Nilai Interval IKM	Nilai Interval Konversi IKM	Mutu Pelayanan	Kinerja Unit Pelayanan																									
1	1.00 – 2.5996	25.00 – 64.99	D	Tidak Baik																									
2	2.60 – 3.064	65.00 – 76.60	C	Kurang Baik																									
3	3.0644 – 3.532	76.61 – 88.30	B	Baik																									
4	3.5324 – 4.00	88.31 – 100.00	A	Sangat Baik																									
2	IKK2 Persentase Rekomendasi Teknis Peningkatan Keamanan di Perlindungan Sebidang yang Ditindaklanjuti (%)	Jumlah rekomendasi peningkatan keamanan di perlindungan sebidang yang sudah ditindaklanjuti oleh stakeholder terkait dibandingkan dengan jumlah rekomendasi peningkatan keamanan di perlindungan sebidang yang telah disusun/disampaikan kepada stakeholder pada periode Tahun 2025-2029.	$\text{Persentase rekomendasi teknis} = \frac{\text{Jumlah rekomendasi teknis peningkatan keselamatan perlindungan sebidang yang ditindaklanjuti oleh stakeholder sampai dengan tahun berjalan}}{\text{Jumlah target rekomendasi teknis peningkatan keselamatan di perlindungan sebidang yang telah disusun/disampaikan kepada stakeholder periode 2025-2029}} \times 100\%$	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian																									
3	IKK3 Persentase Hasil Audit Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) yang Ditindaklanjuti (%)	Jumlah hasil audit Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) yang telah ditindaklanjuti oleh Badan Usaha Penyelenggaraan Perkeretaapian yang dilakukan audit pada tahun berjalan dibandingkan jumlah	$\text{Persentase hasil audit SMKP} = \frac{\text{Jumlah hasil audit SMKP yang telah ditindaklanjuti sampai dengan tahun berjalan}}{\text{Jumlah target hasil audit SMKP yang telah ditetapkan pada periode 2025-2029}} \times 100\%$	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian																									

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Definisi Operasional	Metode Perhitungan	Sumber Data
		keseluruhan hasil audit SMK P		
4	IKK4 Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan yang ditindaklanjuti (%)	Jumlah rekomendasi peningkatan keselamatan Perkeretaapian yang sudah ditindaklanjuti oleh stakeholder dibandingkan dengan jumlah rekomendasi peningkatan keselamatan perkeretaapian yang telah disusun/disampaikan kepada stakeholder periode Tahun 2025-2029	$\text{Persentase rekomendasi peningkatan keselamatan} = \frac{\text{Jumlah rekomendasi peningkatan keselamatan Perkeretaapian yang ditindaklanjuti oleh Stakeholder Sampai dengan Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah target rekomendasi peningkatan keselamatan penyelenggaraan dan pengoperasian kereta api yang ditetapkan periode 2025-2029}} \times 100\%$	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
5	IKK5 Persentase Tindak Lanjut Pencegahan dan Penegakan Hukum Berdasarkan Hasil Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian (%)	Pelaksanaan penindakan/penegakan hukum sebagai tindak lanjut hasil pengawasan keselamatan perkeretaapian	$\text{Persentase penindakan atau penegakan} = \frac{\text{Jumlah penindakan/penegakan hukum yang dilakukan sampai dengan tahun berjalan}}{\text{Jumlah rencana penindakan/penegakan hukum hasil pengawasan keselamatan yang ditetapkan periode 2025-2029}} \times 100\%$	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

6	KK6 Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Regulator dan Operator Perkeretaapian (%)	Jumlah sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian (regulator dan operator perkeretaapian) yang diterbitkan dari Tahun 2025 s.d tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah kebutuhan sertifikasi kompetensi SDM perkeretaapian periode 2025-2029 sesuai dokumen Rencana Strategi	<p>Persentase pemenuhan sertifikasi kompetensi SDM Regulator dan Operator Perkeretaapian</p> $= \frac{\text{Realisasi Sertifikat Kompetensi SDM Regulator dan Operator Perkeretaapian sampai dengan tahun berjalan}}{\text{Jumlah Kebutuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Regulator dan Operator Perkeretaapian yang ditetapkan periode 2025-2029}} \times 100\%$	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
7	IKK7 Persentase Pemenuhan NSPK Bidang Keselamatan Perkeretaapian (%)	Jumlah NSPK yang telah disusun dan ditetapkan s.d tahun berjalan dibandingkan dengan jumlah kebutuhan NSPK bidang keselamatan perkeretaapian sesuai amanah peraturan perundangan/kerangka regulasi serta perkembangan kebijakan berdasarkan Renstra Tahun 2025-2029	<p>Persentase pemenuhan NSPK Bidang Keselamatan Perkeretaapian</p> $= \frac{\text{Jumlah NSPK Bidang Keselamatan yang telah Disusun dan Ditetapkan sampai dengan Tahun Berjalan}}{\text{Jumlah kebutuhan NSPK bidang keselamatan perkeretaapian sesuai amanah peraturan perundangan yang ditetapkan sampai dengan periode 2025-2029}} \times 100\%$	Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
8	IKK8 Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai skala 1-100) diperoleh berdasarkan hasil evaluasi implementasi penyelenggaraan SAKIP yang dilaksanakan oleh Inspektorat Jenderal/Tim Evaluasi Internal Eselon I mengacu KM 74 Tahun 2024.	<p>Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian =</p> $(\text{Nilai Perencanaan} \times 30\%) + (\text{Nilai Pengukuran} \times 30\%) + (\text{Nilai Pelaporan} \times 15\%) + (\text{Nilai Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Internal} \times 25\%)$	Penilaian Inspektorat Jenderal Kemenhub
9	IKK9 Tingkat Penerapan Manajemen Risiko Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Penilaian Tingkat Manajemen Risiko (Nilai 1-30) mengacu pada Peraturan Itjen Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Pedoman Penilaian Manajemen Risiko dalam Mendukung Pengawasan Internal Berbasis Risiko	<p>Total Skor MR = Total P1 + Total P2 + Total P3 + Total P4 + Total P5 + Total P6 + Total P7 + Total P8 + Total P9 + Total P10 + Total P11 + Total P12 + Total P13 + Total P14 + Total P15</p> $\Sigma \text{ Total per Parameter} = \frac{\text{Jumlah hasil pengukuran}}{\text{Jumlah Teknik pengumpulan data}}$ <p>Keterangan:</p>	Penilaian Inspektorat Jenderal Kemenhub

		di lingkungan Kementerian Perhubungan.	<p>P = Parameter penilaian tingkat manajemen resiko, dimana setiap penilaian parameter terdiri dari nilai 0, 1 dan 2</p> <table><tr><th>Total Skor MR</th><th>Level</th><th>Kondisi MR</th></tr><tr><td>0 - 7</td><td>Initial</td><td>Belum ada MR Formal</td></tr><tr><td>8 - 14</td><td>Repeatable</td><td>Parsial (Scatered Silo), Belum memadai</td></tr><tr><td>15 - 20</td><td>Defined</td><td>Strategi dan kebijakan MR telah dikomunikasikan, Implementasi MR kurang Integrative</td></tr><tr><td>21 - 25</td><td>Managed</td><td>MR telah dikomunikasikan dan diimplementasikan, namun masih ada kelemahan dalam implementasi</td></tr><tr><td>26 - 30</td><td>Optimised</td><td>Organisasi telah mengintegrasikan MR, Pengendalian Internal, dan Tata Kelola dengan Baik</td></tr></table>	Total Skor MR	Level	Kondisi MR	0 - 7	Initial	Belum ada MR Formal	8 - 14	Repeatable	Parsial (Scatered Silo), Belum memadai	15 - 20	Defined	Strategi dan kebijakan MR telah dikomunikasikan, Implementasi MR kurang Integrative	21 - 25	Managed	MR telah dikomunikasikan dan diimplementasikan, namun masih ada kelemahan dalam implementasi	26 - 30	Optimised	Organisasi telah mengintegrasikan MR, Pengendalian Internal, dan Tata Kelola dengan Baik	
Total Skor MR	Level	Kondisi MR																				
0 - 7	Initial	Belum ada MR Formal																				
8 - 14	Repeatable	Parsial (Scatered Silo), Belum memadai																				
15 - 20	Defined	Strategi dan kebijakan MR telah dikomunikasikan, Implementasi MR kurang Integrative																				
21 - 25	Managed	MR telah dikomunikasikan dan diimplementasikan, namun masih ada kelemahan dalam implementasi																				
26 - 30	Optimised	Organisasi telah mengintegrasikan MR, Pengendalian Internal, dan Tata Kelola dengan Baik																				
10	IKK10 Nilai Kinerja Anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	<p>Nilai Kinerja Anggaran (NKA) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (skala 0-100) mengacu pada PMK Nomor 62 Tahun 2023 dengan perhitungannya merupakan penjumlahan dari 50% (lima puluh persen) dari nilai kinerja atas perencanaan anggaran dan 50% (lima puluh persen) dari nilai kinerja atas pelaksanaan anggaran, yang nilainya dapat diperoleh pada Dashboard Aplikasi Monev Kemenkeu . Persentase Kualitas Pelaksanaan Anggaran berupa NKA dikelompokkan pada kategori:</p> <ul style="list-style-type: none">• Lebih dari 90 : Kategori Sangat Baik;• 80 - 90 : Kategori Baik;• 60 - 80 : Kategori Cukup;• 50 - 60 : Kategori Kurang;• Kurang dari 50 : Kategori Sangat Kurang.	<p>NKA= (Nilai Kinerja Perencanaan Anggaran x 50%) + (Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran x 50%)</p>	DKP/Aplikasi Monev																		

11	IKK11 Persentase Realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (%)	Jumlah realisasi PNBP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dibandingkan dengan target PNBP pada tahun berjalan	$\text{Persentase Realisasi PNBP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian} = \frac{\text{Realisasi PNBP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{Target PNBP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian pada tahun berjalan}} \times 100\%$	DKP/Aplikasi SIMPONI
12	IKK12 Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	<p>Nilai Pengawasan Kearsipan Internal diperoleh Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 92 Tahun 2021 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan yang kemudian mengalami perubahan melalui Keputusan Kepala Arsip Nasional Republik Indonesia Nomor 130 Tahun 2025 tentang Instrumen Pengawasan atas Pelaksanaan Penyelenggaraan Kearsipan dan Tata Cara Penilaian Pengawasan Kearsipan.</p>	<p>Pelaksanaan pengawasan pada Direktorat teknis dilakukan pada Unit Pengolah (UP) dengan bobot sebagai Unit Pengolah (UP):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aspek Pengelolaan Arsip Dinamis (bobot 70%) • Aspek Sumber Daya Kearsipan (bobot 30%) <p>Adapun kategorisasi nilai hasil pengawasan kearsipan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • > 90 – 100 : kategori AA (sangat memuaskan); • > 80 – 90 : kategori A (memuaskan); • > 70 – 80 : kategori BB (sangat baik); • > 60 – 70 : kategori B (baik); • > 50 – 60 : kategori CC (cukup); • > 30 – 50 : kategori C (kurang); • 0 – 30 : kategori D (sangat kurang) 	Penilaian tim dari biro umum Kemenhub

2.4.7 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Berdasarkan 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 Kegiatan (SK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Indikasi risiko SK 1 Meningkatnya Kelancaran Pelayanan Penyelenggaraan Perkeretaapian

Peningkatan kualitas pelayanan publik harus didukung oleh respons yang cepat, sistem pengaduan yang mudah diakses, serta keterlibatan publik dalam program keselamatan. Jika tidak dikelola dengan baik, risiko reputasi dan ketidakpuasan masyarakat dapat muncul. Beberapa indikasi risiko pada SK1 antara lain:

1. Menurunnya Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM)

Hal ini dapat terjadi akibat tingginya keluhan masyarakat yang tidak tertangani, keterlambatan respons pengaduan, persepsi publik terhadap keselamatan yang menurun, serta belum optimalnya komunikasi risiko kepada pengguna kereta.

2. Rekomendasi keselamatan di perlintasan sebidang tidak tertangani secara menyeluruh

Penyebabnya termasuk keterbatasan anggaran pemerintah daerah, kurangnya dukungan stakeholder terkait perlintasan sebidang, serta tingginya jumlah perlintasan kritis yang belum dapat ditangani secara simultan.

3. Edukasi dan sosialisasi keselamatan tidak menjangkau target audiens

Hal ini disebabkan oleh rendahnya partisipasi masyarakat, media sosialisasi yang kurang efektif, serta pesan edukasi yang tidak mudah dipahami sehingga perilaku tidak aman (unsafe behavior) masih sering terjadi.

4. Publik tidak mendapatkan informasi keselamatan yang memadai

Risiko ini timbul karena kurangnya integrasi informasi keselamatan pada berbagai kanal komunikasi, keterlambatan penyampaian informasi, dan tidak adanya sistem monitoring persepsi publik secara berkala.

Indikasi risiko SK.2 Meningkatnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian, sangat dipengaruhi oleh faktor prasarana dan sarana, SDM, regulasi dan teknologi. Terdapat beberapa hal yang terindikasi menjadi penyebab permasalahan pada aspek ini diantaranya:

1. **Tindak lanjut rekomendasi audit SMKP tidak optimal**

Hal ini dapat disebabkan oleh kurangnya komitmen operator dalam menindaklanjuti temuan audit, keterbatasan anggaran untuk perbaikan, serta belum adanya sistem monitoring yang memastikan rekomendasi dilaksanakan tepat waktu.

2. **Rekomendasi peningkatan keselamatan penyelenggaraan dan pengoperasian Kereta Api tidak sepenuhnya dilaksanakan**

Penyebabnya meliputi kurangnya pemahaman operator terhadap urgensi rekomendasi, rendahnya kemampuan teknis untuk melakukan perbaikan, serta belum tersedianya mekanisme pengawasan yang ketat untuk menjamin tindak lanjut.

3. **Penegakan hukum atas pelanggaran keselamatan belum berjalan optimal**

Faktor risikonya antara lain: lemahnya proses verifikasi temuan pengawasan, keterlambatan dalam pemrosesan administrasi penindakan, serta kurangnya koordinasi antara regulator dan operator dalam menindaklanjuti pelanggaran berulang.

4. **Sertifikasi kompetensi SDM regulator dan operator belum terpenuhi**

Hal ini disebabkan oleh keterbatasan jumlah asesor, jadwal sertifikasi yang tidak merata, minimnya pelatihan pendukung, serta belum adanya sistem pengembangan kompetensi yang berkelanjutan.

5. **Pemenuhan NSPK keselamatan perkeretaapian belum konsisten**

Risiko ini dapat terjadi akibat perbedaan pemahaman terhadap standar, lemahnya internalisasi NSPK pada level operator, keterlambatan penyusunan atau revisi NSPK, dan minimnya pengawasan terhadap pelaksanaannya.

Indikasi risiko SK 3 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sebagai regulator membutuhkan tata kelola birokrasi yang efektif, akuntabel, dan transparan. Apabila tata kelola tidak berjalan baik, maka efektivitas pengaturan keselamatan perkeretaapian turut terdampak. Sejumlah risiko yang dapat menghambat pencapaian SK3 meliputi:

1. **Penyampaian AKIP tidak tepat waktu dan target tidak tercapai**

Hal ini disebabkan oleh keterlambatan pengumpulan data pendukung, target kinerja yang terlalu tinggi, serta adanya penghematan atau pemotongan anggaran yang menyebabkan sebagian program tidak terselesaikan.

2. **Ketidakterlaksanaan Manajemen Risiko secara menyeluruh**

Risiko ini terjadi karena belum semua unit memahami proses manajemen risiko, sebagian risiko kegiatan belum teridentifikasi, serta belum adanya kultur kerja yang mengintegrasikan manajemen risiko dalam proses bisnis sehari-hari.

3. **Kesalahan penginputan dokumen pendukung dalam aplikasi perencanaan anggaran**

Penyebab utamanya adalah petugas yang kurang teliti, minimnya pelatihan dalam pengelolaan dokumen anggaran, serta kurangnya pemahaman terhadap mekanisme perencanaan dan penganggaran.

4. **Arsip tidak terdokumentasi dengan baik**

Risiko ini dipicu oleh rendahnya kesadaran terhadap pentingnya manajemen kearsipan, kurangnya pelatihan petugas, serta belum optimalnya penggunaan sistem informasi kearsipan yang tersedia.

5. **Ketidaksesuaian perhitungan PNBP**

Hal ini dapat disebabkan oleh kesalahan dalam penetapan tarif, kurangnya verifikasi perhitungan, atau ketidaktepatan perhitungan volume layanan.

6. **Target PNBP tidak tercapai atau melebihi target**

Risiko ini muncul akibat ketidakakuratan analisis perencanaan PNBP, kurang tepatnya proyeksi volume layanan, atau penentuan target yang terlalu tinggi sehingga tidak realistis dicapai.

Tabel II-11 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian setiap Sasaran Kegiatan (SK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2029

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Risiko	Indikator Risiko
SK.1 Meningkatnya kinerja pelayanan publik terhadap keselamatan perkeretaapian			
1.	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM)	Kualitas layanan keselamatan dirasakan menurun	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah pengaduan publik terkait keselamatan yang meningkat. 2. Penurunan skor aspek keselamatan dalam survei IKM. 3. Frekuensi ketidakpuasan masyarakat di area pengawasan DKP.
2.	Persentase rekomendasi teknis peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang yang ditindaklanjuti	Rekomendasi teknis keselamatan diperlintasan tidak ditindaklanjuti	<ol style="list-style-type: none"> 1. Persentase perlintasan kategori merah (<i>high risk</i>) yang belum ditangani. 2. Jumlah rekomendasi keselamatan perlintasan yang <i>backlog</i>. 3. Jumlah insiden atau near-miss di perlintasan sebidang
SK.2 Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian			
3.	Persentase hasil audit SMKP yang ditindaklanjuti/dimanfaatkan	Rekomendasi audit SMKP tidak ditindaklanjuti oleh Penyelenggara Perkeretaapian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Persentase rekomendasi audit SMKP yang belum ditindaklanjuti. 2. Jumlah temuan kritis SMKP yang berulang di tahun berikutnya. 3. Waktu rata-rata keterlambatan tindak lanjut rekomendasi.

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Risiko	Indikator Risiko
4.	Persentase rekomendasi peningkatan keselamatan penyelenggaraan/pengoperasian Kereta Api yang ditindaklanjuti/dimanfaatkan	Rendahnya tindak lanjut rekomendasi teknis keselamatan oleh Penyelenggara Perkeretaapian	1. Jumlah rekomendasi keselamatan dengan status <i>overdue</i> . 2. Persentase rekomendasi yang tidak dapat dilaksanakan karena keterbatasan anggaran/operator. 3. Tren kenaikan rekomendasi keselamatan kategori tinggi hasil pemeriksaan.
5.	Persentase penindakan/penegakan hukum berdasarkan hasil pengawasan keselamatan	Penegakan hukum tidak optimal sehingga pelanggaran meningkat	1. Jumlah pelanggaran keselamatan yang tidak ditindaklanjuti. 2. Persentase kasus pelanggaran yang berulang oleh operator yang sama. 3. Waktu penanganan pelanggaran yang melewati SLA.
6.	Persentase pemenuhan sertifikasi kompetensi SDM regulator dan operator	SDM tidak kompeten atau gagal memenuhi persyaratan sertifikasi	1. Persentase SDM yang belum tersertifikasi. 2. Jumlah SDM yang gagal sertifikasi pada uji kompetensi. 3. Rasio kebutuhan SDM kompeten vs SDM tersedia.
7.	Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan perkeretaapian	NSPK tidak diterapkan secara konsisten atau belum selesai disusun	1. Jumlah NSPK keselamatan yang belum diimplementasikan oleh penyelenggara perkeretaapian. 2. Persentase penyelenggara perkeretaapian yang tidak patuh pada NSPK. 3. Jumlah revisi NSPK yang tertunda.
SK.3 Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian			
8.	Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Perencanaan–pelaporan tidak terintegrasi sehingga nilai AKIP turun	1. Jumlah rekomendasi evaluasi AKIP yang belum ditindaklanjuti.

No	Indikator Kinerja Kegiatan	Risiko	Indikator Risiko
			2. Ketidaksesuaian antara perencanaan, penganggaran, dan pelaporan. 3. Data dukung AKIP yang tidak lengkap
9.	Tingkat penerapan manajemen risiko DKP	Penerapan manajemen risiko tidak optimal	1. Jumlah proses bisnis tanpa peta risiko yang terbaru. 2. Persentase unit kerja yang tidak menyusun register risiko. 3. Nilai <i>maturity level</i> manajemen risiko < target.
10.	Nilai kinerja anggaran DKP	Serapan anggaran rendah atau tidak efektif	1. Penyimpangan <i>output</i> dari rencana kerja anggaran. 2. Persentase deviasi realisasi anggaran terhadap target. 3. Temuan anggaran yang berulang dari BPK/Itjen.
11.	Persentase realisasi PNBPN Direktorat Keselamatan Perkeretaapain	PNBP tidak mencapai target	1. Tren penurunan permohonan layanan PNBPN. 2. Realisasi penerimaan yang tidak stabil per triwulan. 3. Persentase tunggakan atau layanan yang tidak tertagih.
12.	Nilai pengawasan kearsipan internal	Kearsipan tidak tertib sehingga memengaruhi akuntabilitas	1. Jumlah temuan kearsipan yang belum diperbaiki. 2. Persentase dokumen yang tidak sesuai standar arsip. 3. Ketersediaan arsip penting yang hilang/tidak dapat ditelusuri.

III. ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

3.1 Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

3.1.1 Arah Kebijakan dan Dukungan Sektor Transportasi dalam RPJPN 2025-2029

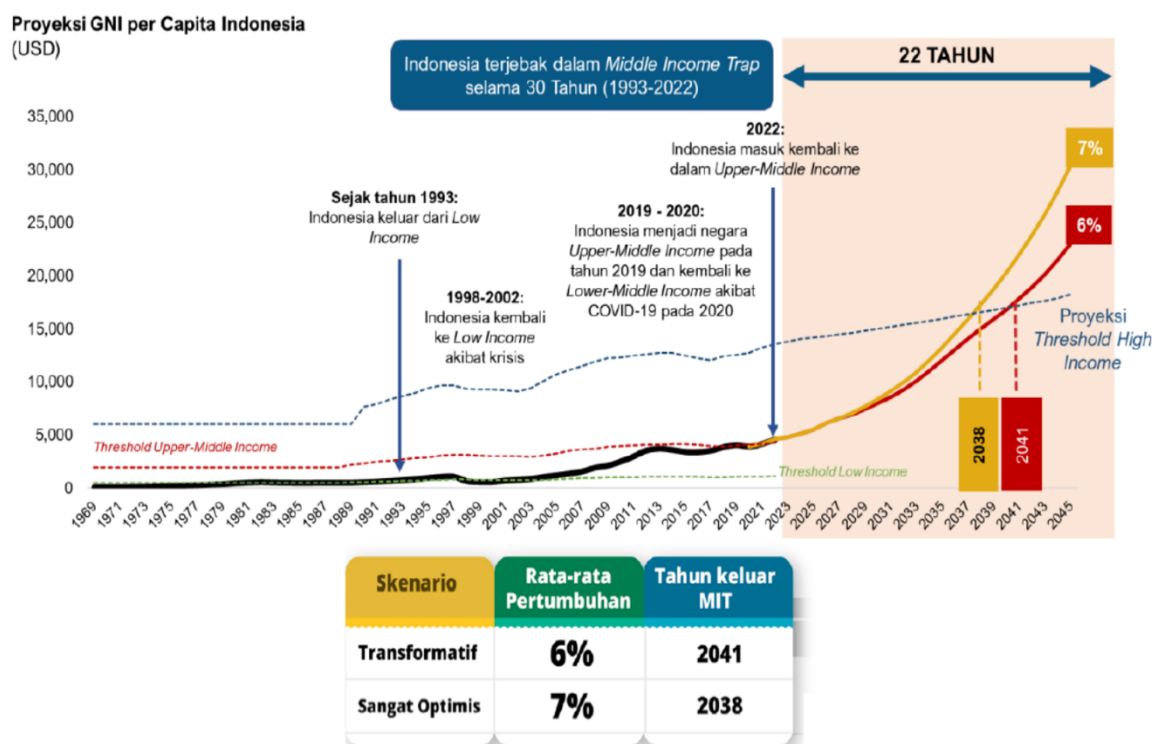
Visi Indonesia Emas 2045 adalah: “Negara Kesatuan Republik Indonesia Yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan”. Adapun pengertian dari masing-masing frasa dalam visi tersebut Transportasi secara strategis mendukung Arah Pembangunan RPJPN 2025-2045 yang berfokus pada Transformasi Ekonomi terutama pada penerapan ekonomi hijau, integrasi ekonomi domestik dan global serta perkotaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.

Pembangunan nasional bidang transportasi diwujudkan melalui Transformasi Ekonomi melalui penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global. Pembangunan ekonomi Indonesia selama dua puluh tahun ke depan akan menghadapi perubahan besar yang menuntut dilakukannya transformasi ekonomi. Beberapa perubahan besar tersebut adalah perubahan struktur penduduk, kemajuan teknologi, perubahan iklim, pergeseran geopolitik, dan geoekonomi. Di samping itu, transformasi ekonomi juga merupakan kunci untuk mewujudkan Indonesia ke luar dari jebakan negara berpendapatan menengah (*Middle Income Trap* atau MIT). Perekonomian juga akan lebih diarahkan untuk berorientasi ekspor nilai tambah tinggi. Pelaksanaan transformasi ekonomi akan membuat negara dan masyarakat beradaptasi dengan perubahan tersebut dan perekonomian menjadi lebih efisien dan produktif sehingga memperkuat sektor ekonomi yang potensial untuk tumbuh dan berkembang.

Transformasi ekonomi secara bertahap akan mengubah struktur ekonomi Indonesia dari yang berbasis pada komoditas bernilai tambah rendah, menjadi berbasis pada industri yang bernilai tambah tinggi didukung oleh teknologi dan inovasi sehingga lebih produktif, efisien, dan berdaya saing tinggi. Transformasi ekonomi dilakukan melalui berbagai kebijakan pemerintah dan reformasi struktural, termasuk pengembangan sektor ekonomi, terutama industri manufaktur dan pertanian, penerapan transformasi hijau dan biru, penerapan teknologi informasi, investasi yang besar dalam riset dan inovasi, serta didukung pembangunan infrastruktur. Transformasi ekonomi tidak bisa terjadi dengan cepat dan mudah, sehingga diperlukan kolaborasi dari berbagai pihak tidak hanya pemerintah, tetapi juga sektor swasta, masyarakat, dan lembaga pendukung lainnya untuk menjamin pertumbuhan

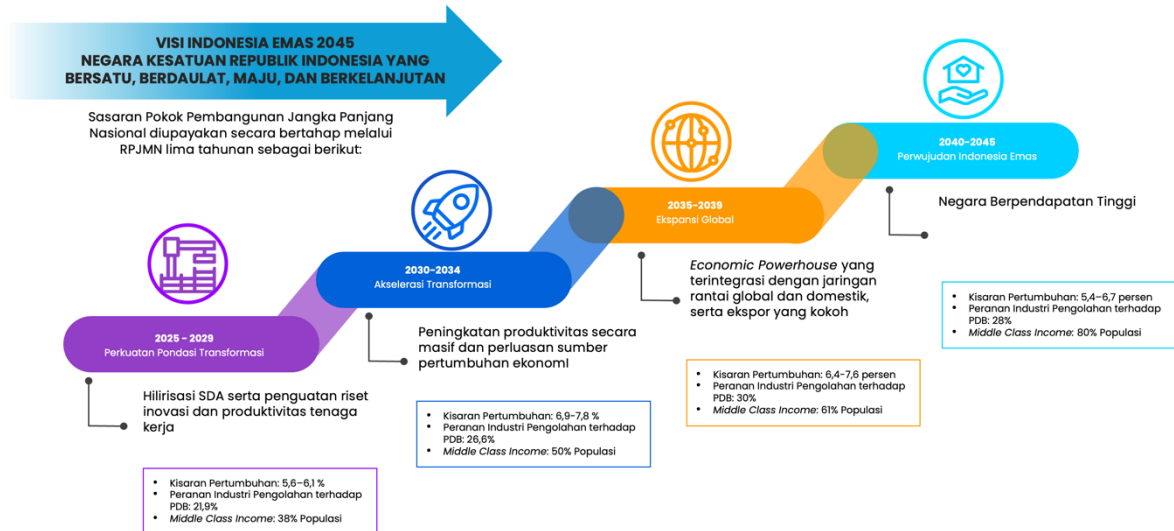
yang tinggi dan inklusif. Di sisi pemerintah, perlu adanya komitmen dan kebijakan yang tepat untuk mendukung transformasi ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan.

Indonesia telah terjebak sebagai negara berpendapatan menengah (MIT) selama 30 tahun, dan harus meningkatkan produktivitas untuk keluar dari MIT. Saat ini produktivitas ekonomi Indonesia yang salah satunya tercermin dari *Total Factor Productivity* (TFP) berada pada posisi terendah di antara negara Wers. Melalui peningkatan produktivitas, diharapkan ekonomi dapat tumbuh rata-rata sebesar 6,0-7,0% per tahun agar Indonesia dapat keluar dari MIT sebelum Tahun 2045 Indonesia memiliki Visi menjadi negara maju pada tahun 2045, termasuk dalam PDB lima besar tertinggi dunia dan penurunan emisi GRK hingga 93,5%. Dibutuhkan pertumbuhan yang inklusif dan berkelanjutan, termasuk sektor transportasi. Agenda transformasi ekonomi Indonesia 2045 diharapkan Indonesia keluar dari *middle income trap* (MIT) dengan angka PDB perkapita sebesar 155.287 USD. Dukungan transportasi terhadap sasaran visi RPJPN 2025-2045 diwujudkan dengan penurunan intensitas emisi GRK (%) menjadi 93,5% di tahun 2045 dan penurunan biaya logistik (% terhadap PDB) menjadi 8%.



Gambar III-1 Trajektori GNI per Kapita Indonesia (USD)

Berikut disampaikan tahapan transformasi ekonomi dalam RPJPN 2025-2029, terutama tahap 1 2025-2029 dengan tema penguatan transformasi. Fokus pada tahap 1 ini adalah hilirisasi sumber daya alam serta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja.



Gambar III-2 Tahapan Transformasi Ekonomi

Fokus penyediaan infrastruktur dikembangkan pada efisien dan efektivitas pergerakan orang maupun barang dengan mengadopsi prinsip *smart logistics*. Program pembangunan infrastruktur ke depannya menganut konsep *green and sustainable infrastructure* yang mengintegrasikan keseimbangan manfaat dan dampak infrastruktur terhadap ekonomi, sosial, dan lingkungan dengan didukung oleh kapasitas tata kelola yang mumpuni.

Arah kebijakan pembangunan sarana dan prasarana dalam mendukung transformasi sosial diantaranya adalah:

- 1) Infrastruktur pendukung pengembangan manusia dan Pendidikan dilakukan melalui Penyediaan sarana prasarana dasar (air minum, sanitasi, dan persampahan) yang merata dalam rangka pemenuhan SPM di seluruh pelosok negeri.
- 2) Pemenuhan Infrastruktur dan Layanan Dasar Perumahan dan Kawasan Permukiman.
- 3) Pemenuhan konektivitas fisik khususnya simpul transportasi dan penghubung jalan, serta konektivitas digital untuk seluruh kelompok masyarakat;
- 4) Mewujudkan Pemerataan Pelayanan Tenaga Listrik.
- 5) Perluasan jangkauan dan kepastian keandalan konektivitas digital.

Arah kebijakan sektor transportasi dalam RPJPN 2025-2045 difokuskan pada efisiensi jaringan pelayaran dan penerbangan sebagai *backbone* konektivitas yang terintegrasi secara domestik dan terhubung secara global, penguatan integrasi antar moda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang dan Mewujudkan *smart cities* dan angkutan umum massal perkotaan yang berkelanjutan.

Arahan kebijakan pembangunan sektor transportasi difokuskan pada 3 (tiga) tataran transportasi berikut ini:

- 1) Efisiensi jaringan angkutan pelayaran dan penerbangan sebagai tulang punggung konektivitas yang terpadu secara domestik dan terhubung secara global, melalui:
 - a. Pengembangan infrastruktur dan layanan pelabuhan simpul untuk meningkatkan efisiensi layanan pelayaran (termasuk ukuran kapal yang lebih besar dan *route hub and spoke*).
 - b. Pengembangan kawasan ekonomi pada backup area dan *hinterland* pelabuhan, serta konektivitas hinterland untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah;
 - c. Pengembangan pelabuhan simpul transshipment serta simpul logistik di Kawasan Timur Indonesia untuk meningkatkan muatan balik.
 - d. Penataan kelembagaan dan regulasi pengelolaan pelabuhan dan logistik diantaranya menyelaraskan pendapatan dari jasa labuh dengan pengelolaan pengerukan alur dan kolam.
 - e. Kebijakan tarif yang tepat untuk meningkatkan daya saing pelabuhan pada skala regional dan domestik.
 - f. Efisiensi layanan jasa pelabuhan melalui pengembangan sistem informasi dan pengelolaan tenaga kerja bongkar muat (TKBM).
 - g. 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.
 - h. Pengembangan kelembagaan untuk pengadaan dan pengelolaan aset kapal laut dan kapal penyeberangan untuk menjamin keberlanjutan layanan dari aspek teknis dan keselamatan pelayaran.
 - i. Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pada bandara simpul utama, termasuk pengembangan kapasitas runway dan terminal selaras dengan pertumbuhan permintaan.
 - j. Pengembangan kawasan ekonomi, termasuk aerocity pada hinterland bandara untuk meningkatkan produktivitas ekonomi wilayah melalui keterpaduan infrastruktur bandara dan kawasan ekonomi.

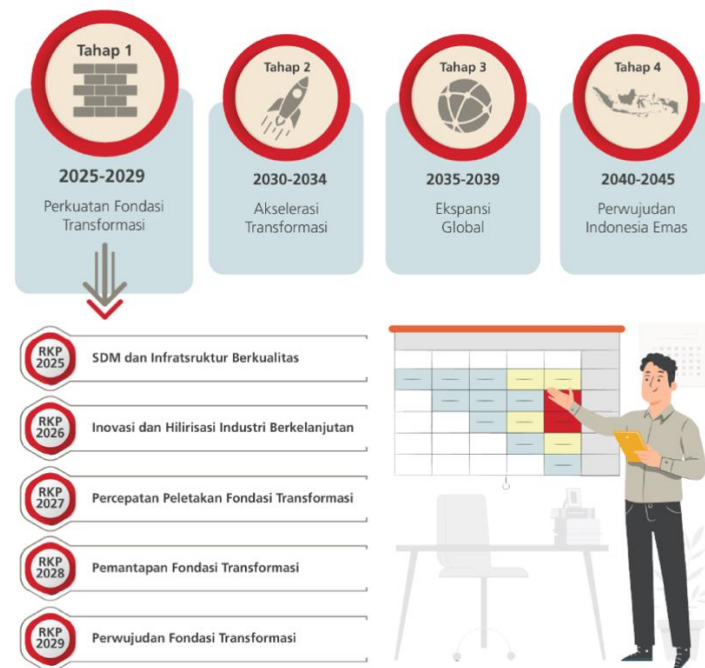
- k. Pengembangan infrastruktur dan layanan udara untuk mendukung aksesibilitas di Kawasan Timur Indonesia dan 3TP, termasuk melalui pengembangan airstrip, layanan angkutan udara keperintisan untuk penumpang dan barang.
 - l. Pengembangan teknologi seaplane untuk mendukung aksesibilitas pada provinsi perairan, sebagai bagian dari konektivitas multimoda dan antarmoda yang terpadu.
- 2) Penguatan integrasi antar moda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi logistik dan mobilitas penumpang, melalui:
- a. Sinergi perencanaan transportasi pengembangan kawasan strategis.
 - b. Pembentukan lembaga integrator untuk koordinasi layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik.
 - c. Mendorong standardisasi infrastruktur dan fasilitas di seluruh pelabuhan dan bandara yang menjadi simpul utama.
 - d. Mengembangkan infrastruktur dan jaringan jalan pada koridor utama dan koridor penghubung serta mendukung akses ke kawasan ekonomi dan simpul transportasi; dan
 - e. Mengembangkan konektivitas kereta api pada koridor logistik untuk angkutan barang dan penumpang melalui peningkatan kualitas pelayanan, keamanan, dan keselamatan perkeretaapian; serta meningkatkan aksesibilitas penumpang terhadap layanan kereta api melalui mekanisme pelayanan publik wajib (PSO);
 - f. Mengembangkan skema pembiayaan untuk jalan daerah termasuk dana preservasi jalan dan pengadaan sarana angkutan.
 - g. Mengembangkan kebijakan tarif dan pengembangan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk pengadaan sarana angkutan.
 - h. Menyinergikan pembangunan jaringan transportasi (darat, laut, dan udara) dan pengembangan kawasan strategis dilakukan secara terintegrasi dalam suatu konsep perencanaan serta pengelolaan yang terpadu. Adanya kelembagaan yang dapat menjadi integrator dari arus barang untuk mengkoordinir layanan transportasi multimoda dan distribusi logistik.
 - i. Pengembangan konsep tata ruang untuk pembangunan jembatan gerak yang menghubungkan jaringan transportasi darat (kereta api dan jalan) dengan transportasi laut dan udara dalam rangka meningkatkan efisiensi logistik dan menyatukan jaringan transportasi darat nasional yang menyatu dan tidak terpisahkan.
- 3) Mewujudkan *smart cities* dan angkutan massal yang berkelanjutan, melalui:
- a. Mendorong penyusunan rencana mobilitas perkotaan di wilayah metropolitan, kota besar dan kota sedang yang terstandarserta mengimplementasikan

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. Pengembangan skema integrasi pendanaan dan kelembagaan pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum massal di wilayah metropolitan.
- d. Mendorong *e-mobility* serta pengembangan ekosistem kendaraan berbasis EBT.

3.1.2 Arah Kebijakan Pembangunan Transportasi dalam RPJMN 2025-2029

Dokumen RPJPN Tahun 2025-2045 merupakan pedoman bagi perencanaan pembangunan jangka menengah untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045. Tahapan periodisasi pembangunan jangka menengah dimanifestasikan terbagi ke dalam 4 (empat) tema besar, yaitu: (1) Tahap 1: 2025-2029 Perkuatan Fondasi Transformasi, (2) Tahap 2: 2030-2034 Akselerasi Transformasi, (3) Tahap 3: 2035-2039 Ekspansi Global dan (4) Tahap 4 2040-2045 Perwujudan Indonesia Emas.



Gambar III-3 Agenda Transformasi Ekonomi Indonesia 2045

Tema pembangunan jangka menengah tahap pertama RPJPN 2025-2045 adalah Penguatan Fondasi Transformasi dengan fokus agenda pembangunan tahun 2025-2029 yang meliputi:

- 1) Transformasi sosial: penuntasan pemenuhan pelayanan dasar kesehatan pendidikan, dan perlindungan sosial, serta peningkatan kualitas SDM untuk membentuk manusia produktif.
- 2) Transformasi ekonomi: hilirisasi sumber daya alam serta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja.
- 3) Transformasi tata kelola: kelembagaan tepat fungsi dan kolaboratif, peningkatan kualitas ASN, regulasi yang efektif, digitalisasi pelayanan publik, peningkatan integritas partai politik, dan pemberdayaan masyarakat sipil.
- 4) Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia: memperkuat supremasi hukum dan stabilitas, serta membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan dan ketangguhan diplomasi.
- 5) Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi: memperkuat ketahanan sosial budaya dan ekologi sebagai landasan dan modal dasar pembangunan.

Dua puluh upaya transformatif super prioritas (*Game Changer*) merupakan arah besar dan penggerak utama transformasi yang dapat menghadapi dinamika isu pembangunan serta gerbang utama dalam mencapai cita-cita bangsa dalam 20 tahun mendatang. *Game Changer* berimplikasi secara signifikan terhadap pencapaian sasaran visi dan perlu dituntaskan segera dalam setiap tahapan pembangunan.

Tabel III-1 Upaya Transformatif Super Prioritas 2025-2029

Transformasi	Upaya Transformatif
Transformasi Sosial	<ol style="list-style-type: none"> 1) Pecepatan wajib belajar 13 tahun (1 tahun pra-sekolah dan 12 tahun pendidikan dasar dan pendidikan menengah) 2) Peningkatan partisipasi pendidikan tinggi dan lulusan STEAM berkualitas termasuk pemanfaatan dana abadi pendidikan 3) Restrukturisasi kewenangan pengelolaan pendidikan dan kesehatan seperti guru, tenaga medis dan tenaga kesehatan 4) Investasi pelayanan kesehatan primer, penuntasan stunting dan eliminasi penyakit menular dan penyakit tropis terabaikan (terutama: tuberkulosis dan kusta) 5) Penuntasan kemiskinan dengan satu sistem regsosos dan perlindungan sosial adaptif terintegrasi
Transformasi Ekonomi	<ol style="list-style-type: none"> 6) Peningkatan anggaran IPTEKIN nasional menuju komersialisasi oleh industri 7) Industrialisasi: hilirisasi industri berbasis sumber daya alam unggulan, industri padat karya terampil, padat teknologi dan inovasi, serta berorientasi ekspor 8) Percepatan transisi energi berkeadilan menuju pemanfaatan energi baru dan terbarukan secara berkelanjutan didukung jaringan listrik terintegrasi serta transportasi hijau 9) <i>Superplatform</i> untuk percepatan transformasi digital dan produksi talenta digital

Transformasi	Upaya Transformatif
	10) Integrasi infrastruktur konektivitas dengan kawasan pertumbuhan ekonomi 11) Pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN)
Transformasi Tata Kelola	12) Pembentukan lembaga tunggal pengelola regulasi, manajemen ASN (terutama <i>single salary</i> dan sistem pensiun), serta pemberantasan korupsi 13) Penguatan integritas partai politik
Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia	14) Transformasi sistem penuntutan menuju <i>single prosecution system</i> dan transformasi lembaga kejaksaan sebagai <i>Advocaat General</i> 15) Transformasi industri pertahanan menuju kemandirian melalui skema inovatif untuk adopsi teknologi dan penguatan <i>value chain</i> industri nasional 16) Transformasi perencanaan dan fiskal: perencanaan dan pengendalian pembangunan berbasis risiko, penerapan aturan fiskal adaptif, reformasi APBN serta transformasi kelembagaan perencanaan dan fiskal 17) Reformasi subsidi terutama energi terbarukan dan pupuk tepat sasaran
Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi	18) Penguatan karakteri dan jati diri bangsa 19) Reformasi pengelolaan sampah terintegrasi dari hulu ke hilir 20) Ketahanan energi dan air serta kemandirian pangan dengan pendekatan terpadu FEW Nexus (<i>food, energi, water</i>)

3.2 Arahan Kebijakan dan Strategis Kementerian Perhubungan

Pemetaan isu strategis dan lingkungan strategis untuk menghasilkan arah kebijakan pembangunan transportasi nasional untuk perioda 2025-2029. Secara umum, lingkungan strategis dipilah menjadi 3 bagian sesuai dengan aspek pembangunan yang berkelanjutan yakni dari aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Sedangkan isu strategis secara umum dipisahkan berdasarkan transportasi perkotaan, transportasi dalam pulau, transportasi antar pulau dalam negeri, transportasi internasional. Arah kebijakan tersebut untuk selanjutnya akan didetailkan ke dalam sejumlah aktivitas/inisiatif strategis berupa indikasi kegiatan prioritas yang akan dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan selama perioda 2025-2029.

Tabel III-2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Program Kementerian Perhubungan

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SS1 Meningkatnya konektivitas dan aksesibilitas transportasi nasional	AK.1 Peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan standar teknis dan pelayanan <i>Pelabuhan Hub Internasional</i> (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayaran internasional • Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (<i>international core route</i>) • Memperkuat konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional • Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global
	AK.2 Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau dan sistem pendukungnya untuk mewujudkan pemerataan pembangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (<i>Integrated Port Network</i>) • Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub) • Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola <i>loop</i> • Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI • Optimalisasi sistem <i>direct-line</i> (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, <i>long distance ferry</i>, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK
	AK.3 Peningkatan efisiensi sistem distribusi dalam pulau untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik	<ul style="list-style-type: none"> • Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi • Revitalisasi sistem perusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan • Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera • Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, 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)
	AK.4 Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi	<ul style="list-style-type: none"> • Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya • Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur • Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mix-use, urban renewal) • Menerapkan <i>Intelligent Transport System</i> untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan
	AK.5 Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll) • Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan yang lebih tepat sasaran • Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan • Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dlsb)
SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan	AK.6 Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu • Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS)

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
transportasi	sebagai bagian dari pelayanan dasar	
	AK.7 Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan pada sistem utama melalui digitalisasi untuk mendukung daya saing	<ul style="list-style-type: none"> • Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional • Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang • Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimodal dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place <i>Trucking</i>, dlsb)
SS3 Meningkatnya Keselamatan transportasi	AK.8 Pemenuhan (<i>compliance</i>) standar teknis sarana dan prasarana transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana • Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana • Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana • Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan
	AK.9 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan <i>safety awareness</i> dan peran masyarakat dlm peningkatan keselamatan transportasi • Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan <i>self-assessment</i> keselamatan • Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan • Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi
SS4 Menurunnya dampak lingkungan Sektor transportasi	AK.10 Percepatan transformasi energi di sector	<ul style="list-style-type: none"> • Mendukung percepatan peralihan kepada kendaraan listrik dan moda <i>non-motorized</i> • Mendukung transformasi energi di sektor pelayaran dan penerbangan • Perluasan penerapan elektrifikasi perkeretaapian
	AK.11 Peningkatan penerapan konsep transportasi ramah lingkungan	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisasi/refurbishments teknologi sarana prasarana (dalam rangka efisiensi, transformasi energi, mengurangi emisi, dan adaptif terhadap perubahan iklim) • Mendorong penerapan konsep <i>eco/greenbuilding/system</i> pada simpul transportasi
SS5 Meningkatnya kualitas kebijakan di Bidang transportasi	AK.12 Peningkatan kualitas perencanaan kebijakan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan <i>agenda setting</i> (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan)kebijakan Transportasi • Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat <i>evidence based</i> dan inovatif yang berorientasi keluar/<i>stakeholders</i> dan ke depan (<i>outward looking</i> dan <i>forward looking</i>)
	AK.13 Peningkatan ffektivitas implementasi kebijakan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi • Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan <i>stakeholders</i>, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SS6 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	AK.14 Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang <i>link and match</i> Dengan kebutuhan industri dan pengembangan sarana prasarana transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan <i>Training Needs Analysis</i> (TNA) dan <i>Grand Design</i> SDM Transportasi • Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri • Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan masyarakat (DPM), • fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa)
	AK.15 Peningkatan kualitas Pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM) • Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan • kerjasama dan penelitian) • Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan <i>Leadership Training Program</i>
SS7 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik	AK.16 Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sector transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan • Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional
	AK.17 Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di Lingkungan Kementerian Perhubungan • Transformasi kinerja kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju good governance yang didorong oleh pemanfaatan teknologi

3.3 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Pada **Tabel III.2** menyampaikan rekomendasi arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2025-2029 untuk setiap Sasaran Program (SP) berdasarkan hasil analisis yang memetakan perkembangan lingkungan strategis dan isu strategis menjadi elemen kelemahan, kekuatan, peluang, dan tantangan yang perlu diantisipasi oleh jajaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui pelaksanaan sejumlah inisiatif strategis (strategi dan kebijakan).

Arah kebijakan dan strategi yang disiapkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam rangka mendukung agenda pembangunan nasional dan mendukung pencapaian tujuan Kementerian Perhubungan serta mendorong terwujudnya tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. 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, perkotaan, logistik dan reaktivitas jalur kereta api mati.
 - b. 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 dan peningkatan fasilitas keterpaduan/integrasi di stasiun kereta api.
 - c. 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, pemenuhan aspek keselamatan perlintasan sebidang dan peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang.

- 2) Tujuan 2 (T.2) Terwujudnya bisnis proses dalam penyelenggaraan bidang transportasi perkeretaapian yang berkualitas dengan arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya kualitas manajemen serta pengaturan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian melalui peningkatan manajemen penyelenggaraan transportasi perkeretaapian, peningkatan pengelolaan sistem informasi dan teknologi transportasi perkeretaapian, peningkatan pengelolaan komunikasi dan informasi publik transportasi perkeretaapian, peningkatan legislasi dan litigasi transportasi perkeretaapian.
- 3) Tujuan 3 (T.3) Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang berkualitas dengan arah kebijakan dalam rangka mencapai sasaran meningkatnya kualitas pengelolaan sumber daya Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui peningkatan pengelolaan organisasi dan SDM transportasi perkeretaapian dan peningkatan pengelolaan perencanaan, keuangan, BMN dan umum transportasi perkeretaapian.

Tabel III-3 Arah Kebijakan dan Strategi Pembangunan Bidang Transportasi Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2025-2029

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP1 Meningkatnya konektivitas transportasi perkeretaapian	AK1 Peningkatan jaringan kereta api antar kota	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan dokumen pembangunan (<i>readiness criteria</i>) pembangunan jalur kereta api antar kota • Pembangunan jalur kereta api antar kota • Pembangunan jaringan kereta api cepat (<i>high speed</i>) • Pembangunan jaringan kereta api <i>medum speed</i> • Pembangunan jembatan/terowongan • Pembangunan/peningkatan fasilitas operasional (persinyalan, telekomunikasi, instalasi listrik)
	AK2 Peningkatan jaringan kereta api perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan dokumen pembangunan (<i>readiness criteria</i>) 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 di perkotaan IKN • Pembangunan/pengembangan stasiun terintegrasi • Pembangunan fasilitas operasi kereta api (sistem persinyalan, telekomunikasi, sistem listrik termasuk LAA)
	AK3. Peningkatan jaringan kereta api logistik	<ul style="list-style-type: none"> • 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/<i>double track</i> untuk logistik angkutan khusus • Pengembangan stasiun barang/<i>dry port</i> dalam mendistribusikan logistik barang • Pengembangan jaringan kereta api komoditas utama di Pulau Kalimantan
	AK4 Reaktivasi jalur kereta api mati	<ul style="list-style-type: none"> • Penyiapan dokumen pembangunan (<i>readiness criteria</i>) 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	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan jalur ganda kereta api/<i>double track</i> di Jawa dan Sumatera • Peningkatan elektrifikasi jalur kereta api • Peningkatan/penataan stasiun kereta api • Peningkatan/penggantian fasilitas operasi (sistem persinyalan, telekomunikasi, listrik) • Skema pengadaan dan pengelolaan sarana kereta api yang berkelanjutan
	AK6 Peningkatan penerapan teknologi perkeretaapian dalam pelayanan kereta api	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan persinyalan mekanik ke elektrik • Penambahan interlocking sistem persinyalan • Pembangunan dan peningkatan sistem telekomunikasi analog ke digital • Pengembangan aplikasi kinerja prasarana, sarana dan operasional perjalanan kereta api • Pengembangan aplikasi pengawasan lalu lintas kereta api • Monitoring dan evaluasi kinerja prasarana, sarana dan operasional perjalanan kereta api

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK7 Peningkatan sistem monitoring, evaluasi dan pelaporan kinerja pelayanan perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • 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
SP2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian	AK8 Pelaksanaan subsidi pelayanan angkutan kereta api	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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
SP3 Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian	AK11 Peningkatan pengawasan dan evaluasi kinerja keselamatan kereta api	<ul style="list-style-type: none"> • 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
	AK12 Peningkatan pengawasan kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan perawatan sarana perkeretaapian • Peningkatan perawatan prasarana perkeretaapian • Peningkatan pengujian sarana perkeretaapian • Peningkatan pengujian prasarana perkeretaapian • Keberlanjutan skema IMO dan TAC
	AK13 Peningkatan pemenuhan fasilitas pengujian dan perawatan perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • 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

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		<ul style="list-style-type: none"> Pengembangan peralatan dan SDM pengujian dan perawatan perkeretaapian
	AK14 Peningkatan pemeliharaan peralatan dan pengujian prasarana dan sarana perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> 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
	AK15 Peningkatan sertifikasi kelaikan sarana dan prasarana perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan sertifikasi pengujian pertama dan berkala sarana perkeretaapian Peningkatan sertifikasi pengujian pertama dan berkala prasarana perkeretaapian Peningkatan sertifikasi perawatan sarana perkeretaapian
	AK16 Peningkatan sertifikat kompetensi SDM perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan pendidikan dan latihan kompetensi SDM perkeretaapian Peningkatan sertifikasi kompetensi SDM regulator (perencana/Pembina, penguji sarana, penguji prasarana, auditor/inspektur keselamatan) 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)
SP3 Meningkatnya keselamatan transportasi perkeretaapian	AK17 Pemenuhan aspek keselamatan perlintasan sebidang	<ul style="list-style-type: none"> 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
	AK18 Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang	<ul style="list-style-type: none"> Optimalisasi implementasi kewenangan pengelolaan dan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang sesuai kewenangan pengelolaan jalan Optimalisasi evaluasi perlintasan sebidang dengan melibatkan pemangku kepentingan (Ditjen Perkeretaapian, Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas Bina Marga dan operator)
SP4 Meningkatnya perencanaan dan pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan bidang perkeretaapian	AK19 Peningkatan kualitas perencanaan di bidang perkeretaapian (rencana pengembangan, rencana teknis, rencana operasional)	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan relevansi perencanaan yang sudah dihasilkan Peningkatan efektivitas tindak lanjut perencanaan yang sudah dihasilkan
	AK20 Peningkatan efektivitas pelaksanaan dan kemanfaatan kebijakan di bidang perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan kinerja pelaksanaan monitoring, evaluasi dan kendali mutu implementasi kebijakan Peningkatan kualitas pelaksanaan evaluasi terhadap implementasi kebijakan

Sasaran Program	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP5 Meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	AK21 Peningkatan manajemen penyelenggaraan transportasi perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Penguatan sistem e-performance dalam penilaian kinerja Penguatan penerapan SPIP di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	AK22 Peningkatan pengelolaan sistem informasi dan teknologi transportasi perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Pengembangan sistem informasi dan teknologi informasi administrasi dan teknis di setiap direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Pengintegrasian sistem dan pengelolaan database/big data Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	AK23 Peningkatan pengelolaan komunikasi dan informasi publik transportasi perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan layanan publikasi kepastakaan Peningkatan layanan kehumasan dan hubungan antar lembaga Peningkatan pelaksanaan kerjasama luar negeri Peningkatan publikasi dan edukasi public tentang penyelenggaraan perkeretaapian Peningkatan pengelolaah berita dan pelayanan informasi dan dokumentasi
	AK24 Peningkatan legislasi dan litigasi transportasi perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan sosialisasi tahapan pembentukan perundang-undangan Peningkatan pelaksanaan advokasi hukum dan sosialisasi hukum di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	AK25 Peningkatan pengelolaan organisasi dan SDM transportasi perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> 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 lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian
	AK26 Peningkatan pengelolaan perencanaan, keuangan, BMN dan umum transportasi perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> Penyusunan dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja secara terintegrasi Penyusunan review dan penyempurnaan dokumen perencanaan secara berkelanjutan Peningkatan kualitas perencanaan anggaran di lingkungan DJKA Peningkatan efektivitas pelaksanaan dan penyerapan anggaran (e-monitoring) di lingkungan DJKA Peningkatan penatausahaan serta kualitas pengelolaan dan pemanfaatan BMN di lingkungan DJKA

3.4 Strategi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Arah kebijakan dan strategi yang disiapkan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam rangka mendukung agenda pembangunan nasional dan mendukung pencapaian tujuan Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian serta mendorong terwujudnya tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian. Arah kebijakan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

Sasaran Kegiatan 1 (SK.1) Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian dengan arah kebijakan yakni:

- AK 1.** Peningkatan audit, pengawasan dan evaluasi keselamatan perkeretaapian
- AK 2.** Penyusunan Pedoman penerapan SMKP di balai perkeretaapian
- AK 3.** Optimalisasi penggunaan teknologi dan sistem informasi dalam peningkatan keselamatan perkeretaapian
- AK 4.** Penanaman budaya keselamatan sebagai upaya preventif peningkatan keselamatan perkeretaapian
- AK 5.** Penyusunan NSPK regulasi terkait keselamatan dan keamanan perkeretaapian yang adaptif dengan perkembangan teknologi
- AK 6.** Peningkatan penindakan dan/ penegakan hukum berdasarkan pengawasan keselamatan dan keamanan perkeretaapian
- AK 7.** Peningkatan efektivitas kegiatan pelaksanaan BIMTEK sebagai upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian
- AK 8.** Peningkatan efektivitas pelaksanaan standar operasional prosedur tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana perkeretaapian
- AK 9.** Peningkatan efektivitas perencanaan dan pelaksanaan program 3E (*engineering, evaluation, enforcement*)
- AK 10.** Peningkatan sertifikasi kompetensi SDM operator dan regulator sesuai standar kompetensi yang telah ditetapkan.
- AK 11.** Peningkatan pendidikan dan latihan kompetensi SDM perkeretaapian yang adaptif dengan perkembangan teknologi perkeretaapian dan kebutuhan standar kompetensi.

Sasaran Kegiatan 2 (SK.2) Meningkatnya kinerja pelayanan publik terhadap keselamatan perkeretaapian dengan arah kebijakan yakni:

- AK 12.** Peningkatan pemenuhan kebijakan dan/ rekomendasi teknis dalam Upaya penanganan perlintasan sebidang.

- AK 13.** Peningkatan peran pemangku kepentingan (Ditjen Perkeretaapian, Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas Bina Marga dan operator) dalam keselamatan perlintasan sebidang sesuai kewenangan pengelolaan jalan.
- AK 14.** Peningkatan pengelolaan layanan publik di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.
- Sasaran Kegiatan 3 (SK.3)** Meningkatnya kualitas tata Kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dengan arah kebijakan yakni:
- AK 15.** Peningkatan pengelolaan perencanaan, evaluasi dan monitoring program kerja Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
- AK 16.** Peningkatan pengelolaan BMN di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
- AK 17.** Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi (teknis dan administratif) SDM DKP sesuai standar kompetensi/ keahlian khusus organisasi

Tabel III-4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SK1. Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian	AK1. Peningkatan audit, pengawasan dan evaluasi keselamatan perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan audit, pengawasan dan evaluasi keselamatan kereta api sesuai SMKP kepada regulator. • Pelaksanaan audit, pengawasan dan evaluasi keselamatan kereta api sesuai SMKP kepada balai perkeretaapian • Peningkatan pelaksanaan <i>self assesment</i> keselamatan perkeretaapian.
	AK2. Penyusunan Pedoman penerapan SMKP di Balai Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan perencanaan penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian di luar operator • Pelaksanaan kinerja <i>monitoring</i> evaluasi, inspeksi dan audit penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian di luar operator
	AK3. Optimalisasi penggunaan teknologi dan sistem informasi dalam peningkatan keselamatan perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan penerapan teknologi kecerdasan buatan dalam menunjang keselamatan perkeretaapian • Peningkatan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan perkeretaapian.

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan sistem keamanan IT perkeretaapian dari serangan siber
	AK4. Penanaman budaya keselamatan dalam upaya preventif peningkatan keselamatan perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Sosialisasi dan edukasi keselamatan perkeretaapian
	AK5. Penyusunan NSPK regulasi terkait keselamatan dan keamanan perkeretaapian yang adaptif dengan perkembangan teknologi	<ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan NSPK dalam mengatur pemanfaatan Rumaja, Ruwasja, Rumija perlintasan Kereta Api.
	AK6. Peningkatan penindakan dan/ penegakan hukum berdasarkan pengawasan keselamatan dan keamanan perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan Regulasi (undang-undang dan turunannya) terkait perkeretaapian yang adaptif dengan perkembangan teknologi
	AK7. Peningkatan efektivitas kegiatan pelaksanaan BIMTEK sebagai upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan pelaksanaan kegiatan bimbingan teknis dan diklat di lingkungan DKP
	AK8. Peningkatan efektivitas pelaksanaan standar operasional prosedur tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi efektivitas pelaksanaan standar operasional prosedur tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana perkeretaapian
	AK9. Peningkatan efektivitas perencanaan dan pelaksanaan program 3E (<i>engineering, evaluation, enforcement</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan pemenuhan kegiatan program 3E (<i>engineering, evaluation, enforcement</i>) sebagai upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian. • Peningkatan <i>monitoring</i> dan evaluasi program 3E (<i>engineering, evaluation, enforcement</i>)
	AK 10. Peningkatan sertifikasi kompetensi SDM operator dan regulator sesuai standar kompetensi yang telah ditetapkan.	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan sertifikasi kompetensi SDM regulator (perencana/Pembina, penguji sarana, penguji prasarana, auditor/inspektur keselamatan). • 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).

Sasaran Kegiatan	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK 11. Peningkatan pendidikan dan latihan kompetensi SDM perkeretaapian yang adaptif dengan perkembangan teknologi perkeretaapian dan kebutuhan standar kompetensi	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan pendidikan dan latihan kompetensi SDM perkeretaapian. • Pengembangan peralatan dan SDM pengujian dan perawatan perkeretaapian.
SK2. Meningkatnya kinerja pelayanan publik terhadap keselamatan perkeretaapian	AK12. Peningkatan pemenuhan kebijakan dan/ rekomendasi teknis dalam Upaya penanganan perlintasan sebidang	<ul style="list-style-type: none"> • Optimalisasi implementasi kewenangan pengelolaan dan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang sesuai kewenangan pengelolaan jalan. • Optimalisasi evaluasi perlintasan sebidang dengan melibatkan pemangku kepentingan
	AK13. Peningkatan peran pemangku kepentingan (Ditjen Perkeretaapian, Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas Bina Marga dan operator) dalam keselamatan perlintasan sebidang sesuai kewenangan pengelolaan jalan	Optimalisasi pengawasan dan evaluasi perlintasan sebidang dengan melibatkan pemangku kepentingan (Ditjen Perkeretaapian, Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas Bina Marga dan operator)
	AK14. Peningkatan pengelolaan layanan publik di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan sistem informasi dan teknologi informasi administrasi dan teknis di lingkungan DKP • Pengintegrasian sistem dan pengelolaan database/big data DKP
SK3. Meningkatnya kualitas tata Kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	AK15. Peningkatan pengelolaan perencanaan, evaluasi dan monitoring program kerja Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja secara terintegrasi • Peningkatan SDM DKP di bidang administratif ketatausahaan
	AK16. Peningkatan pengelolaan BMN di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Peningkatan penatausahaan serta kualitas pengelolaan dan pemanfaatan BMN di lingkungan DKP
	AK17. Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi (teknis dan administratif) SDM DKP sesuai standar kompetensi/ keahlian khusus organisasi	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan pemenuhan kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM aparatur dan teknis di lingkungan DKP. • Pengembangan pola dan kurikulum pendidikan dan pelatihan perkeretaapian. • Modernisasi layanan sumber daya manusia melalui transformasi digital

3.5 Kerangka Regulasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

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

- a) Revisi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian
Urgensi perkembangan teknologi keselamatan perkeretaapian, pengaturan pengoperasian kereta api dengan sistem pengoperasian teknologi baru dan penyempurnaan/pendetailan pengaturan manajemen keselamatan perkeretaapian.
- b) Revisi Regulasi Bidang Perkeretaapian Penguatan aspek regulasi bidang perkeretaapian dengan menyempurnaan dan melengkapi norma/standar/pedoman/kriteria sesuai perkembangan/kebutuhan penyelenggaraan perkeretaapian terkait perkembangan penerapan teknologi baru untuk bidang keselamatan perkeretaapian.
- c) Regulasi Pendukung Transformasi Kelembagaan Bidang Perkeretaapian
Perubahan dan penguatan kelembagaan dan organisasi di Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 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.

Tabel III-5 Kebutuhan Revisi Regulasi Bidang Keselamatan Perkeretaapian

No.	Arah Kebijakan terkait Regulasi	Urgensi	Unit Penanggung Jawab	Tahun
A. Revisi PM No. 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Jalan dengan Jalur Kereta Api				
1	Revisi Peraturan Menteri 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Jalan dengan Jalur Kereta Api	Adanya usulan <i>Emergency Lamp/Panic Button</i> , peralatan keselamatan terdiri dari elektrik, manual elektrik, dan manual. Adanya penambahan ruang lingkup peraturan menjadi : a. Pengelolaan perlintasan sebidang; b. Kegiatan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang; c. Kewenangan kegiatan peningkatan keselamatan perlintasan; d. Perawatan; e. Penomoran. Penghapusan pasal 46 huruf a, terkait tanggung jawab jika terjadi kecelakaan di perlintasan sebidang	Kasubdit Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan	2026
B. Peraturan Direktur Jenderal tentang Pedoman E-Perlindungan				
1	Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman E-Perlindungan	Adanya perbedaan data jumlah perlintasan sebidang yang dimiliki oleh BTP Perkeretaapian, PT. KAI (Persero), dan Pemerintah Daerah. Untuk memudahkan Pemerintah Daerah dalam melakukan penanganan perlintasan sebidang.	Kasubdit Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan	2027
C. Rancangan Perdirjen tentang Pedoman Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian				
1	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman Pengawasan Penyelenggaraan Perkeretaapian (Audit dan Inspeksi)	1. Direktorat teknis memiliki tugas dan fungsi masing-masing. 2. SDM Auditor dan Inspektur yang masih tersebar di masing-masing Direktorat Teknis dan Balai. 3. Belum ada pedoman dan tata Audit dan Inspeksi yang di sahkan.	Kasubdit Audit dan Inspeksi	2026
D. Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Penerapan SMKP pada Balai Perkeretaapian dilingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian				
1	Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Penerapan SMKP pada balai perkeretaapian dilingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian	1. Belum ada pedoman Penerapan SMKP pada balai perkeretaapian dilingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2. Balai belum memiliki manual SMKP, Kebijakan Keselamatan, Prosedur-prosedur terkait SMKP 3. Dalam pelaksanaan pembangunan yang dilakukan oleh Balai kurang memperhatikan manajemen keselamatan dan manajemen risiko.	Kasubdit Audit dan Inspeksi	2027
E. Revisi PM No. 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian				

No.	Arah Kebijakan terkait Regulasi	Urgensi	Unit Penanggung Jawab	Tahun
1	Revisi Peraturan Menteri Nomor 69 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian	Adanya perbedaan jumlah elemen, kriteria pada lampiran 2 dan 3	Kasubdit Audit dan Inspeksi	2027
F.	Revisi PM No. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian			
1	Revisi Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian	Perlu Menyusun standar keselamatan kereta cepat dan berteknologi baru	Kasubdit Audit dan Inspeksi	2028
G.	Rancangan PM tentang Tata Cara Penanganan, Stándar Peralatan Penanganan, Tata Cara Pemeriksaan dan Analisis, Serta Stándar Peralatan Pemeriksaan dan Analisis Keelakaan Kereta Api.			
1	Rancangan PM tentang Tata Cara Penanganan, Stándar Peralatan Penanganan, Tata Cara Pemeriksaan dan Analisis, Serta Estándar Peralatan Pemeriksaan dan Analisis Keelakaan Kereta Api.	Saat ini belum ada Regulasi yang mengatur tentang Tata Cara Penanganan, Stándar Peralatan Penanganan, Tata Cara Pemeriksaan dan Analisis, Serta Stándar Peralatan Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan Kereta Api.	Kasubdit Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan	2026
H.	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman Teknis Kegiatan Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan Kereta Api			
1	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman Teknis Kegiatan Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan Kereta Api	Belum ada Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian yang mengatur tentang Pedoman Teknis Kegiatan Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan Kereta Api	Kasubdit Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan	2025
I.	Rancangan PM tentang Tenaga Pengendali Distribusi Listrik			
1	Rancangan Peraturan Menteri Tenaga Pengendali Distribusi Listrik	1. Untuk melaksanakan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009; 2. Telah dilakukan studi Penyusunan RPM tentang sertifikasi kecakapan pengendali distribusi Listrik oleh PT. Benatin Surya Cipta pada tahun 2016	Subdit Sertifikasi SDM dan Akreditasi Kelembagaan	2027
J.	Revisi PM No. 21 Tahun 2014 tentang Perubahan PM 20 Tahun 2011 tentang Akreditasi Badan Hukum atau Lembaga Diklat SDM Perkeretaapian			

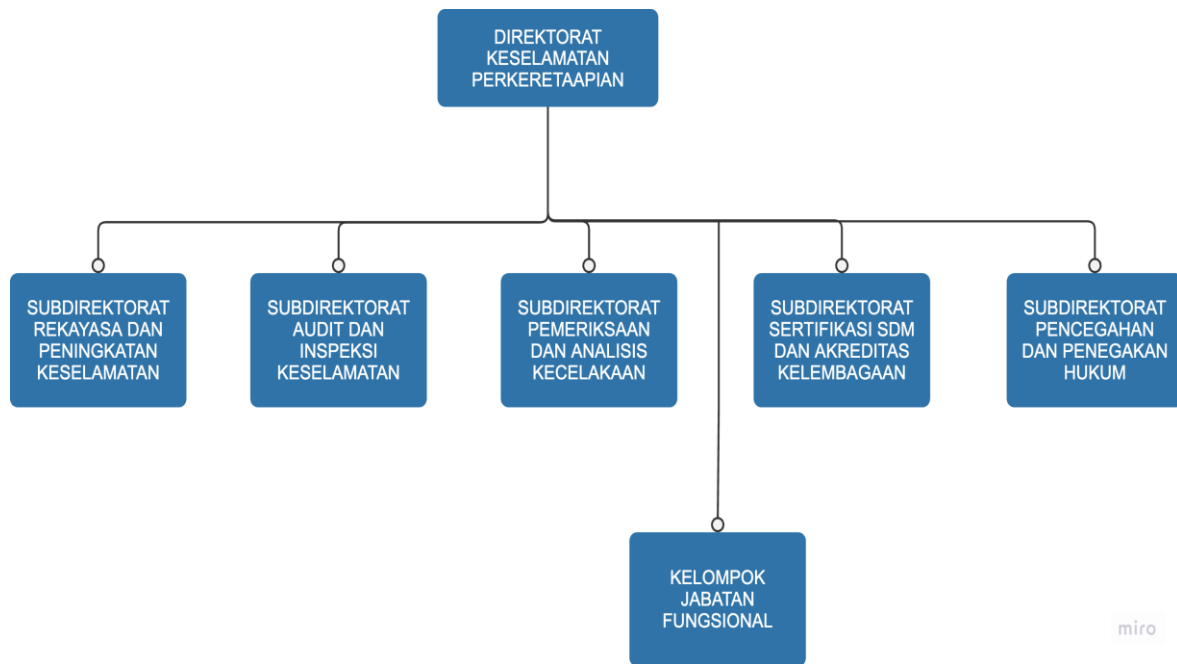
No.	Arah Kebijakan terkait Regulasi	Urgensi	Unit Penanggung Jawab	Tahun
1	Revisi Peraturan Menteri No. 21 Tahun 2014 tentang Perubahan PM 20 tahun 2011 tentang akreditasi badan hukum atau lembaga diklat SDM Perkeretaapian	1. Untuk melaksanakan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009; 2. SDM Perkeretaapian yang tercantum pada Peraturan Pemerintah belum terakomodir semua dalam PM dan PM sudah terlalu lama sehingga perlu diperbaharui	Subdit Sertifikasi SDM dan Akreditasi Kelembagaan	2028
K	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman dan Tata Cara Uji Kometensi SDM Perkeretaapian			
	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Tata Pedoman dan Tata Cara Uji Kometensi SDM Perkeretaapian	1. Belum adanya Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman dan Tata Cara Uji Kometensi SDM Perkeretaapian	Subdit Sertifikasi SDM dan Akreditasi Kelembagaan	2028
L.	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman <i>Railway Protection Zone</i>			
1	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman <i>Railway Protection Zone</i>	Adanya transportasi perkotaan dengan jalur yang <i>elevated</i> dan <i>tunnel</i> seperti MRT, LRT, dan Kereta Cepat.	Subdirektorat Pencegahan dan Pelanggaran Hukum	2027
M.	Revisi Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Pedoman Penyidikan Tindak Pidana Perkeretaapian			
1	Revisi Peraturan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang pedoman penyidikan tindak pidana perkeretaapian	Perlu adanya revisi terkait pedoman penyidikan tindak pidana perkeretaapian agar dapat menyesuaikan dengan perkembangan kasus di bidang perkeretaapian yang ada saat ini dan dapat memberikan kemudahan Penyidik dalam melaksanakan kegiatan penyidikan tindak pidana	Subdirektorat Pencegahan dan Pelanggaran Hukum	2026

3.6 Kerangka Kelembagaan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sebagai unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsi regulator transportasi di bidang keselamatan 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.

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

- a) *Reengineering* tugas dan fungsi serta restrukturisasi organisasi pusat untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas.
- b) Implementasi program zona integritas (WBK/WBBM) untuk mewujudkan tata kelola yang bersih dan transparan.
- c) Rationalisasi birokrasi melalui optimalisasi jabatan fungsional, menuju organisasi yang lebih agile dan flat untuk meningkatkan kecepatan pelayanan serta profesionalisme pegawai.
- d) Transformasi budaya organisasi melalui inisiatif efisiensi, program budaya kerja baru, dan penerapan konsep digital *workplace*, inovasi, serta *green office*.
- e) Digitalisasi organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian melalui pemanfaatan teknologi informasi.
- f) Peningkatan Kompetensi SDM sesuai dengan kualifikasi dan kompetensi jabatan.



Gambar III-4 Struktur Organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Sumber: Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM No.4 tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Dalam rangka memastikan tercapainya target penyelenggaraan perkeretaapian 2025-2029 dibutuhkan penguatan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia perkeretaapian. Kebijakan yang dilakukan melalui peningkatan kemampuan sumber daya manusia regulator perkeretaapian dan mendorong terciptanya sumber daya manusia operator perkeretaapian yang adaptif, mengerti perkembangan teknologi, memiliki kompetensi dan profesional.

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

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

h. Monitoring dan evaluasi pola pengembangan sumber daya manusia

Berikut ini disampaikan kebutuhan pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian termasuk kebutuhan pegawai fungsional sampai 5 tahun mendatang.

Tabel III-6 Kebutuhan SDM 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

Pada Tabel III-7 Kebutuhan kebutuhan SDM Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sampai dengan tahun 2029.

Tabel III-7 Kebutuhan SDM Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

No.	Sumber Daya Manusia (SDM)	Eksisting Tahun 2024	Formasi 2025-2029
1	Direktur Keselamatan Perkeretaapian	1	1
2	kasubdit Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan	1	1
3	Kasubdit Audit dan Inspeksi Keselamatan	1	1
4	Kasubdit Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan	1	1
5	Kasubdit Sertifikasi dan Akreditasi Kelembagaan	1	1
6	Kasubdit Pencegahan dan Penegakan Hukum	1	1
7	Analisis Anggaran Ahli Muda	0	1
8	Analisis Anggaran Ahli Pertama	0	1
9	Analisis Pengelolaan Keuangan APBN Ahli Muda	0	2
10	Analisis Pengelolaan Keuangan APBN Ahli Pertama	0	3

No.	Sumber Daya Manusia (SDM)	Eksisting Tahun 2024	Formasi 2025-2029
11	Analisis SDM Aparatur Ahli Muda	0	1
12	Analisis SDM Aparatur Ahli Pertama	0	2
13	Arsiparis Ahli Madya	0	1
14	Arsiparis Ahli Muda	0	1
15	Arsiparis Ahli Pertama	2	0
16	Arsiparis Penyelia	0	1
17	Arsiparis Mahir	0	1
18	Arsiparis Terampil	0	1
19	Penata Laksana Barang Penyelia	0	1
20	Penata Laksana Barang Mahir	0	2
21	Penata Laksana Barang Terampil	0	2
22	Perencana Ahli Muda	0	1
23	Perencana Ahli Pertama	0	2
24	Pranata Hubungan Masyarakat Ahli Muda	0	1
25	Pranata Hubungan Masyarakat Ahli Pertama	1	0
26	Pranata Keuangan APBN Penyelia	0	1
27	Pranata Keuangan APBN Mahir	0	1
28	Pranata Keuangan APBN Terampil	1	1
29	Pranata Komputer Ahli Muda	0	1
30	Pranata Komputer Ahli Pertama	3	4
31	Statistisi Ahli Pertama	0	1
32	Auditor Perkeretaapian Ahli Madya	2	6
33	Auditor Perkeretaapian Ahli Muda	12	3
34	Auditor Perkeretaapian Ahli Pertama	3	22
35	Inspektur Prasarana Perkeretaapian Ahli Madya	5	6
36	Inspektur Prasarana Perkeretaapian Ahli Muda	12	18
37	Inspektur Prasarana Perkeretaapian Ahli Pertama	5	35
38	Inspektur Sarana Perkeretaapian Ahli Madya	1	0
39	Inspektur Sarana Perkeretaapian Ahli Muda	0	1
40	Inspektur Sarana Perkeretaapian Ahli Pertama	1	1
41	Perekayasa Ahli Muda	0	2
42	Perekayasa Ahli Pertama	1	2
43	Teknik Jalan dan Jembatan Terampil/ Penata Laksana Jalan dan Jembatan Terampil	6	4
44	Penguji Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Ahli Muda	1	1
45	Penguji Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Ahli Pertama	4	2
46	Analisis Hukum Ahli Muda	0	1

No.	Sumber Daya Manusia (SDM)	Eksisting Tahun 2024	Formasi 2025-2029
47	Analisis Hukum Ahli Pertama	0	2
48	Analisis Kebijakan Ahli Muda	0	1
49	Penyuluh Hukum Pertama	3	0
50	Penelaah Teknis Kebijakan	31	8
51	Pemeriksa Kecelakaan Kereta Api	3	1
52	Penata Layanan Operasional (P3K)	9	5
53	Penguji SDM Perkeretaapian	3	1
54	Petugas Transportasi Perkeretaapian	2	8
55	Pengolah Data dan Informasi	1	1
56	Pengelola Layanan Operasional (P3K)	9	6
57	Pengadministrasian Perkantoran	5	6
41	PPNPN	33	0
42	Penyusun Bahan Evaluasi Rencana dan Program Kerja	1	0
Jumlah		166	180

Untuk meningkatkan keselamatan perkeretaapian di Indonesia, keberadaan sumber daya manusia (SDM) yang kompeten menjadi salah satu kunci utama. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Direktorat Jenderal Perkeretaapian di bawah Kementerian Perhubungan bertindak sebagai regulator bertanggung jawab atas penerapan standar keselamatan nasional di bidang perkeretaapian. Namun untuk mendukung kinerja regulasi ini, diperlukan sinergi lintas sektoral atau crosscutting dengan lembaga pendidikan dan pelatihan yang bertugas memberikan Pendidikan dan pengajaran, membina karakter serta mengembangkan potensi peserta didik agar menjadi individu yang berkualitas di sektor perkeretaapian. Politeknik Perkeretaapian Indonesia (PPI) Madiun dan Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD memiliki peran strategis dalam penyelenggaraan pendidikan, pelatihan, pengembangan dan peningkatan kualitas SDM perkeretaapian. Melalui sinergi lintas sektoral atau cross cutting, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dapat memastikan bahwa lulusan lembaga pendidikan tersebut sesuai dengan kebutuhan standar keselamatan yang diatur oleh regulator.

Fungsi Cross cutting dari Direktorat Keselamatan Perkeretaapian bertujuan menjamin ketersediaan SDM perkeretaapian yang kompeten melalui pelatihan dan sertifikasi berkualitas, penyelarasan kurikulum pendidikan dengan standar keselamatan perkeretaapian, serta penguatan kaitan antara IKU Direktorat dan output PPI Madiun

dan PTDI-STTD. Pelaksanaannya mencakup: (1) kolaborasi secara berkala antara Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dan PPI Madiun maupun PTDI-STTD dalam penyusunan standar kompetensi bagi SDM; (2) monitoring dan evaluasi bersama terhadap lulusan yang sudah bekerja di industri untuk memastikan kompetensi sesuai ekspektasi; dan (3) penyelenggaraan sertifikasi kompetensi oleh PPI Madiun dan STTD di bawah pengawasan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian demi akuntabilitas proses. Hasil yang diharapkan adalah peningkatan jumlah SDM yang berkualitas sesuai standar, harmonisasi kebijakan regulator dengan praktik lapangan, serta perbaikan nilai SAKIP Direktorat melalui sinergi antarfungsi. Dengan demikian, pendekatan ini tidak hanya memenuhi kebutuhan SDM kompeten, tetapi juga secara signifikan meningkatkan keselamatan perkeretaapian dan kualitas pelayanan publik transportasi kereta api.

3.7 Manajemen Risiko

Untuk mencapai target kinerja Direktorat Keselamatan Perkeretaapian secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko yang pelaksanaannya mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Pada Tabel III-9 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran strategis pada tingkat Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (lihat Sub Bab 2.4.3.3). Untuk selanjutnya arahan awal mengenai indikasi dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan didetailkan dalam dokumen manajemen risiko yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Tabel III-8 Identifikasi Mitigasi Risiko Sasaran Kegiatan

No	Risiko	Manajemen Risiko	Penanggung Jawab
1.	Kualitas layanan keselamatan dirasakan menurun	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernisasi layanan pengaduan (chatbot, aplikasi, integrasi hotline). 2. SLA penanganan pengaduan yang jelas: maksimum 3 hari kerja untuk verifikasi awal. 3. Survei IKM triwulan untuk memantau tren kepuasan dan mendeteksi penurunan cepat. 4. Analisis keluhan berbasis kategori (keselamatan – pelayanan – informasi – SDM). 5. Penyusunan SOP penyampaian informasi keselamatan publik (clear, cepat, transparan). 6. Peningkatan literasi keselamatan melalui kampanye digital (infografis, video awareness). <p>Kolaborasi dengan komunitas pengguna Kereta Api untuk menciptakan budaya keselamatan.</p>	Jabatan Fungsional dan Subdit terkait dugaan masalahnya
2.	Rekomendasi teknis keselamatan diperlintasan tidak ditindaklanjuti	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemetaan prioritas perlintasan berbasis scoring risiko (volume lalu lintas, kecepatan KA, fatalitas). 2. Program intervensi keselamatan perlintasan (CCTv, barrier gate, peninggian peron, early warning system). 3. MoU DKP – Pemerintah Daerah untuk pendanaan pembangunan sarana keselamatan. 4. Monitoring triwulan progres perlintasan merah dan penyusunan laporan ke pimpinan. 5. Kampanye keselamatan publik di wilayah rawan kecelakaan (community based safety program). 	Subdit Rekayasa & Peningkatan Keselamatan

No	Risiko	Manajemen Risiko	Penanggung Jawab
		Rekomendasi penutupan perlintasan liar dengan dukungan aparat daerah.	
3.	Rekomendasi audit SMKP tidak ditindaklanjuti oleh operator atau tidak efektif	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan rencana tindak lanjut (RTL) yang wajib disampaikan operator maksimal 14 hari setelah audit. 2. Penerapan dashboard digital monitoring tindak lanjut audit berbasis triwulan. 3. Pemberian peringatan administratif kepada operator yang menunda tindak lanjut lebih dari batas waktu. 4. Pembinaan teknis SMKP untuk operator yang masih gagal memenuhi rekomendasi audit. 5. Koordinasi lintas-subdit untuk memastikan rekomendasi menyentuh aspek teknis, SDM, serta sarana. 6. Audit ulang (<i>follow-up audit</i>) pada temuan kategori tinggi. 	Subdit Audit & Inspeksi Keselamatan
4.	Rendahnya tindak lanjut rekomendasi peningkatan keselamatan oleh penyelenggara perkeretaapian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Priority mapping rekomendasi teknis berdasarkan tingkat risiko (merah–kuning–hijau). 2. Supervisi langsung di lapangan oleh Subdit Rekayasa untuk rekomendasi kategori tinggi. 3. Penyusunan panduan teknis (technical guidance) sebagai standar implementasi operator. 4. Penyediaan forum koordinasi rutin (quarterly) antara DKP–operator–pemda untuk membahas progres. 5. Mekanisme eskalasi kepada pimpinan operator jika progres < 50%. 6. Sanksi administratif jika ketidakpatuhan berulang terjadi. 	Semua Subdit dilingkungan Direktorat Keselamatan Pengeretaapian
5.	Penegakan hukum tidak optimal sehingga pelanggaran meningkat	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan kapasitas PPNS melalui diklat penegakan hukum perkeretaapian. 2. Digitalisasi pengawasan (basis data pelanggaran terintegrasi per operator). 3. SOP penindakan pelanggaran terstruktur, termasuk batas waktu verifikasi & penyidikan. 	Subdit Pencegahan & Penegakan Hukum

No	Risiko	Manajemen Risiko	Penanggung Jawab
		4. Publikasi sanksi non-privatif (tanpa menyebut nama organisasi rinci) untuk efek deterrent. 5. Koordinasi rutin dengan Biro Hukum dan Ditjen lain jika kasus bersifat lintas direktorat.	
6.	SDM tidak kompeten atau gagal memenuhi persyaratan sertifikasi	1. Perencanaan kebutuhan sertifikasi SDM tahunan berdasarkan analisis gap kompetensi. 2. Penambahan kuota asesmen bekerja sama dengan lembaga sertifikasi (LSKA). 3. Peningkatan pelatihan pra-sertifikasi untuk regulator maupun operator. 4. Digitalisasi database sertifikasi untuk tracking masa berlaku dan reminder otomatis. 5. Insentif kinerja untuk unit yang mencapai target sertifikasi 100%.	Subdit Sertifikasi SDM & Akreditasi Kelembagaan
7.	NSPK tidak diterapkan secara konsisten atau belum selesai disusun	1. Sosialisasi NSPK baru secara menyeluruh (workshop hybrid nasional). 2. Update NSPK secara periodik, minimal setiap 2 tahun atau pascakecelakaan besar. 3. Checklist inspeksi berbasis NSPK untuk memastikan kesesuaian standar di lapangan. 4. Safety coaching clinic untuk operator yang memiliki skor kepatuhan rendah. 5. Penegakan sanksi administratif bagi pelanggaran berulang terhadap NSPK.	Semua Subdit dilingkungan Direktorat Keselamatan Pengeretaapian
8.	Perencanaan–pelaporan tidak terintegrasi sehingga nilai AKIP turun	1. Template standar penyusunan AKIP untuk seluruh subdirektorat. 2. Penetapan PIC kinerja di setiap subdit untuk mempercepat pengumpulan data. 3. Dashboard monitoring capaian kinerja bulanan seperti SMART Dashboard Kemenhub. 4. Rapat kinerja bulanan & triwulan untuk verifikasi progres secara real-time. 5. Validasi data dua tingkat (validator teknis + validator Jafung).	Tata Usaha

No	Risiko	Manajemen Risiko	Penanggung Jawab
		6. Perbaikan target kinerja agar tetap realistis namun menantang (stretch but attainable).	
1.	Penerapan manajemen risiko tidak optimal	1. Pelatihan manajemen risiko SPIP bagi seluruh subdit setiap tahun. 2. Penyusunan Risk Register tahunan dengan review triwulanan. 3. Integrasi monitoring risiko dalam rapat pimpinan (risk dashboard). 4. Penetapan Risk Owner di semua subdit sesuai tugas fungsinya. 5. Penyederhanaan format dokumen manajemen risiko agar mudah digunakan SDM.	Tata Usaha
10.	Serapan anggaran rendah atau tidak efektif	1. SOP input perencanaan yang baku dan mudah diikuti. 2. Pelatihan aplikasi KRISNA / SMART / SIPD untuk seluruh staf penginput. 3. Validasi dua lapis sebelum pengesahan dokumen anggaran. 4. Cross-check otomatis di sistem untuk menolak input tidak sesuai format. 5. Review tahunan proses perencanaan anggaran untuk mengurangi human error. 6. Melakukan penyesuaian kembali rencana kerja dan kebutuhan anggaran berdasarkan kapasitas pelaksanaan yang realistis. 7. Menyusun baseline timeline kegiatan agar anggaran terserap sesuai jadwal. 8. Menurunkan proporsi kegiatan yang bersifat terlalu kompleks atau berisiko tidak selesai dalam 1 tahun.	Tata usaha
11.	PNBP tidak mencapai target	1. Proyeksi PNBP berbasis data historis dan analisis tren. 2. Optimalisasi kapasitas layanan PNBP (contoh: sertifikasi, akreditasi). 3. Koordinasi dengan operator untuk meningkatkan volume permohonan layanan. 4. Penyesuaian target PNBP secara dinamis jika terjadi perubahan kebijakan nasional. 5. Promosi layanan PNBP ke instansi yang membutuhkan sertifikasi/akreditasi.	Subdit Sertifikasi SDM & Akreditasi Kelembagaan

No	Risiko	Manajemen Risiko	Penanggung Jawab
2.	Kearsipan tidak tertib sehingga memengaruhi akuntabilitas	1. Implementasi Sistem Arsip Digital DKP (cloud-based filing). 2. Klasifikasi dokumen dan kode arsip standar untuk memudahkan pencarian. 3. Audit internal kearsipan semesteran oleh Jafung/Tim Arsip. 4. Pelatihan kearsipan bagi seluruh subdit sesuai PermenPANRB. 5. Backup dokumen penting ke penyimpanan aman.	Tata Usaha

IV. TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 Target Kinerja

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) adalah alat ukur yang mengidentifikasi keberhasilan pencapaian hasil (*outcome*) dari suatu program di Direktorat Keselamatan Perkeretaapian. Target indikator kinerja kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029 disampaikan dalam **Tabel IV.1**

Tabel IV-1 Persentase Target Kinerja

Direktorat Keselamatan Perkeretaapian		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Persentase)					Unit Penanggung Jawab
Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan			Tahun					
				2025	2026	2027	2028	2029	
SK.1 Meningkatnya Kelancaran Pelayanan Penyelenggaraan Perkeretaapian	KK1 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Publik yang diselenggarakan oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	3,85	3,86	96,75	97,00	97,25	97,50	Subdit 4
	IKK2 Persentase Rekomendasi Teknis Peningkatan Keamanan di Perlintasan Sebidang yang Ditindaklanjuti (%)	%	0	15,00 (3)	40,00 (8)	60,00 (12)	80,00 (16)	100,00 (20)	Subdit 1 = 3+5+4+4+4= 20
SK.2 Meningkatnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	IKK3 Persentase Hasil Audit Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) yang Ditindaklanjuti (%)	%	7 Penyelenggara Kereta Api yang menerapkan SMKP	16,66 (3)	33,33 (6)	55,55 (10)	77,77 (14)	100,00 (18)	Subdit 2 = 3+3+4+4+4 = 18

Direktorat Keselamatan Perkeretaapian		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Persentase)					Unit Penanggung Jawab
Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan			Tahun					
				2025	2026	2027	2028	2029	
	KK4 Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan yang ditindaklanjuti (%)	%	183 rekomendasi yang ditindaklanjuti	15,78 (15)	36,84 (35)	57,89 (55)	78,94 (75)	100,00 (95)	<ul style="list-style-type: none">Subdit 1 = 10/ 5 tahunSubdit 2 = 25/ 5 tahunSubdit 3 = 25/ 5 tahunSubdit 3 = 20/ 5 tahun (rekom ketanggapdaruratan)Subdit 4 = 5/ 5 tahunSubdit 5 = 10/ 5 tahun = 15+20+20+20+20 =95
	KK5 Persentase Tindak Lanjut Pencegahan dan Penegakan Hukum Berdasarkan Hasil Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian (%)	%	0	5,00 (1)	30,00 (6)	55,00 (11)	80,00 (16)	100,00 (20)	Subdit 5 = 1+5+5+5+4= 20
	IKK6 Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Regulator dan Operator Perkeretaapian (%)	%	36.160 Sertifikat SDM Regulator dan Operator	19,44 (7.000)	39,16 (14.100)	59,16 (21.300)	79,44 (28.600)	100,00 (36.000)	Subdit 4 7000+7100+7200+7300+7400= 36.000
	IKK.7 Persentase pemenuhan NSPK	%	39 NSPK	88,88 39+9=48)	94,44 (48+3=51)	96,29 51+1=52)	98,14 52+1=53)	100,00 53+1=54)	Subdit 1,2,3,4,5 dan Tata Usaha = 39+9+3+1+1+1 = 54

Direktorat Keselamatan Perkeretaapian		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Persentase)					Unit Penanggung Jawab
Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan			Tahun					
				2025	2026	2027	2028	2029	
	bidang keselamatan Perkeretaapian								
SK.3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	IKK.8 Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	83,65	83,67	83,67	83,68	83,69	83,70	Tata Usaha
	IKK.9 Tingkat penerapan manajemen risiko Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	15	11,00	14,00	15,00	15,00	15,00	Tata Usaha
	IKK.10 Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	65,61	85,61	85,70	85,72	85,75	85,77	Satker
	IKK.11 Persentase realisasi Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	%	100	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	Subdit 4
	IKK.12 Nilai pengawasan	Nilai	51,65	66,00	67,00	68,00	69,00	70,00	Tata Usaha

Direktorat Keselamatan Perkeretaapian		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja (Persentase)					Unit Penanggung Jawab
Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan			Tahun					
				2025	2026	2027	2028	2029	
	kearsipan internal Direktorat Keselamatan Perkeretaapian								

4.2 Kerangka Pendanaan

4.2.1 Kebutuhan Pendanaan

Dalam rangka mencapai keberhasilan tujuan dan sasaran program digunakan indikator kinerja kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan pendanaan dari berbagai sumber. Indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2025-2026 terangkum dalam **Tabel berikut ini**.

4.2.2 Strategi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Perkeretaapian Melalui Skema Pembiayaan Kreatif

Pembiayaan kreatif merupakan terminologi yang relatif baru dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Menurut Peraturan Menteri Keuangan Nomor 220 Tahun 2022 tentang Dukungan Pemerintah untuk Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Serta Pembiayaan Kreatif Dalam Rangka Percepatan Penyediaan Infrastruktur di Ibu Kota Nusantara, Pembiayaan Kreatif didefinisikan sebagai “berbagai skema pembiayaan yang bersumber dari dana swasta maupun dana dari para pemangku kepentingan non pemerintah yang dapat dikombinasikan dengan dana yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara maupun Barang Milik Negara”.

Berdasarkan definisi-definisi di atas, pada prinsipnya komponen pembiayaan kreatif adalah kombinasi dari dana dari swasta, organisasi non pemerintah, dan dana publik/pemerintah. Atau bisa juga disebut sebagai “Sinergi Pendanaan”.

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,

- 1) Dana Alokasi Umum
- 2) Dana Alokasi Khusus
- 3) Dana Bagi Hasil (pajak dan bukan pajak).

Untuk Lain-Lain Pendapatan yang Sah, adalah meliputi:

- 1) Pendapatan Hibah
- 2) Pendapatan Dana Darurat
- 3) Dana Bagi Hasil Pajak dari Provinsi kepada Kabupaten/Kota
- 4) Bantuan Keuangan dari Provinsi atau dari Pemerintah Daerah lainnya
- 5) Dana Penyesuaian
- 6) 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.

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 infastruktur, 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)

Tabel IV-2 Rincian Program Kerja Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

No.	Rincian Program Kerja	Pagu Anggaran				
		2025	2026	2027	2028	2029
1	Program Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan	517,691,000	2,426,566,000	2,547,895,000	2,675,290,000	2,809,055,000
2	Program Audit dan Inspeksi Keselamatan Perkeretaapian	1,776,504,000	4,117,902,000	4,529,693,000	4,982,663,000	5,480,930,000
3	Program Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan Perkeretaapian	535,014,000	4,333,105,000	4,766,416,000	5,243,058,000	5,767,364,000
4	Program Sertifikasi SDM dan Akreditasi Kelembagaan	1,243,351,000	19,942,675,000	21,936,943,000	24,130,638,000	26,543,702,000
5	Program Pencegahan dan Penegakan Hukum	378,872,000	4,412,366,000	4,853,603,000	5,338,964,000	5,872,861,000
6	Peningkatan Kinerja Kegiatan Administrasi dan Penyusunan Laporan Keuangan	5,844,477,000	6,811,191,000	7,492,311,000	8,241,542,000	9,065,696,000
Total		10,295,909,000	42,043,805,000	46,126,861,000	50,612,155,000	55,539,608,000

Tabel IV-3 Kerangka Pendanaan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2025-2029

No.	Kerangka Pendanaan/ Program kerja	Pagu Anggaran				
		2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Peningkatnya kinerja pelayanan publik terhadap keselamatan perkeretaapian					
	Pembinaan Keselamatan di Perlintasan	172.709.000	283.828.000	298.019.400	312.920.370	328.566.388
SK2	Peningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian					
	Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan	344.982.000	4.299.373.000	4.743.501.600	5.232.753.630	5.771.674.612
	Audit dan Inspeksi Keselamatan Perkeretaapian	1,776,504,000	4,117,902,000	4,529,693,000	4,982,663,000	5,480,930,000
	Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan Perkeretaapian	535,014,000	4,333,105,000	4,766,416,000	5,243,058,000	5,767,364,000
	Sertifikasi SDM dan Akreditasi Kelembagaan	1,243,351,000	19,942,675,000	21,936,943,000	24,130,638,000	26,543,702,000
	Pencegahan dan Penegakan Hukum	378,872,000	4,412,366,000	4,853,603,000	5,338,964,000	5,872,861,000
SK3	Peningkatnya akuntabilitas kinerja dan tata laksana di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian					
	Peningkatan Kinerja Kegiatan Administrasi dan Penyusunan Laporan Keuangan	5,844,477,000	6,811,191,000	7,492,311,000	8,241,542,000	9,065,696,000
Total		10,295,909,000	42,043,805,000	46,126,861,000	50,612,155,000	55,539,608,000

4.3 Indikasi Major Project dan Kegiatan Strategis Tahun 2025-2029

Indikasi *Major Project* mengenai penanganan perlintasan sebidang pembangunan perkeretaapian selama 5 tahun mendatang difokuskan pada penyelesaian 1705 titik perlintasan sebidang tidak dijaga yang meliputi:

- Penanganan perlintasan sebidang di Wilayah Sumatera Bagian Utara
- Penanganan perlintasan sebidang di Wilayah Sumatera Bagian Barat
- Penanganan perlintasan sebidang di Wilayah Sumatera Bagian Selatan
- Penanganan perlintasan sebidang di Wilayah Jabodetabek
- Penanganan perlintasan sebidang di Wilayah Jawa Bagian Barat
- Penanganan perlintasan sebidang di Wilayah Jawa Bagian Tengah
- Penanganan perlintasan sebidang di Wilayah Jawa Bagian Timur

Tabel IV-4 Indikasi Kebutuhan Pembiayaan dan Usulan Pentahapan Penanganan Perlintasan Sebidang

	Tahun Ke-1	Tahun Ke-2	Tahun Ke-3	Tahun Ke-4	Tahun Ke-5
Pengadaan Palang Pintu Perlintasan sebidang	341 titik	341 titik	341 titik	341 titik	341 titik
Kebutuhan Biaya Pengadaan Palang Pintu Perlintasan sebidang	Rp682 Miliar	Rp682 Miliar	Rp682 Miliar	Rp682 Miliar	Rp682 Miliar
Pengadaan Jasa Pengoperasian dan Penjagaan	1364	2728	4092	5456	6820
Kebutuhan Biaya Pengadaan Jasa Pengoperasian dan Penjagaan	Rp65,472 Miliar	Rp130,944 Miliar	Rp196,416 Miliar	Rp261,888 Miliar	Rp327,360 Miliar
Total Kebutuhan Biaya per tahun	Rp747,472 Miliar	Rp812,944 Miliar	Rp878,416 Miliar	Rp943,888 Miliar	Rp1,009 Triliun

V. PENUTUP

Rencana Strategis Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2025-2029 merupakan penjabaran dari visi, misi, tujuan, dan sasaran kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam mendukung agenda pembangunan nasional. Rencana Strategis Direktorat Keselamatan Perkeretaapian disusun dengan mengacu pada RPJPN 2005-2025, Rancangan Teknokratik RPJMN 2025-2029 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Rencana strategis Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2025-2029 dibuat sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam mewujudkan visinya dalam bidang keselamatan yaitu “Terwujudnya keselamatan perkeretaapian yang handal menuju Indonesia Emas 2045”.

Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tersebut kemudian dijabarkan ke dalam misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian untuk 5 (lima) tahun kedepan yaitu:

Misi 1. Mewujudkan sistem keselamatan perkeretaapian yang handal dan

Misi 2. Mewujudkan kinerja birokrasi dan layanan publik yang handal.

Selanjutnya berdasarkan visi dan misi tersebut ditetapkan tujuan yang ingin dicapai oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam mewujudkan keselamatan perkeretaapian yang handal. Adapun tujuan yang ingin dicapai oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam kurun waktu 5 (lima) tahun yang akan datang yaitu:

- T1. Terlaksananya pelayanan publik terhadap keselamatan perkeretaapian di Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
- T2. Terwujudnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian; dan
- T3. Terwujudnya tata Kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dengan prinsip-prinsip *good governance* dan *clean goverment* di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

Sebagai upaya dalam mencapaian tujuan yang telah ditentukan, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian menetapkan sasaran kegiatan yang terbagi ke dalam 3 (tiga) sasaran kegiatan yang ingin dicapai, yaitu:

- 1. Meningkatnya kelancaran pelayanan Penyelenggaraan perkeretaapian
- 2. Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian

3. Meningkatnya kualitas tata Kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Pencapaian dari masing-masing sasaran kegiatan tersebut dapat diukur dengan adanya indikator-indikator yang telah disusun. Adapun dalam mencapai sasaran kegiatan tersebut Direktorat Keselamatan melaksanakan 12 (dua belas) program yang merupakan penjabaran dari sasaran strategis. Lingkup dari program-program yang dilaksanakan mencakup kegiatan-kegiatan dalam rangka mendukung peningkatan keselamatan perkeretaapian oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

Melalui rencana strategis ini, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian berkomitmen untuk terus meningkatkan kualitas keselamatan perkeretaapian. Dengan langkah-langkah yang terukur, inovasi yang berkelanjutan, dan kolaborasi yang erat dengan seluruh pemangku kepentingan, kami yakin dapat mewujudkan transportasi kereta api yang menjadi kebanggaan bangsa. Rencana strategis ini merupakan tonggak awal dalam perjalanan menuju masa depan perkeretaapian yang lebih baik.

LAMPIRAN TARGET MASING-MASING SUBDIT PADA DIREKTORAT
KESELAMATAN PERKERETAAPIAN BERDASARKAN RENSTRA 2025-2029

Target Subdit Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan Berdasarkan Renstra 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target Kinerja					Keterangan
			Tahun					
			2025	2026	2027	2028	2029	
SK.1 Meningkatnya Kelancaran pelayanan perkeretaapian	IKK.2 Persentase Rekomendasi Teknis Peningkatan Keamanan di Perlintasan Sebidang yang Ditindaklanjuti	%	15,00 3	40,00 8	60,00 12	80,000 16	100,00 20	Persentase Rekomendasi Teknis Peningkatan Keamanan di Perlintasan Sebidang yang Ditindaklanjuti diperoleh melalui kegiatan pembinaan keselamatan di perlintasan
SK.2 Meningkatnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Perkeretaapian	IKK.4 Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti	%	10,00 1	40,00 4	60,00 6	80,00 8	100,00 10	Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti diperoleh melalui kegiatan-kegiatan: <ul style="list-style-type: none">• Monitoring dan Evaluasi Manajemen Rekayasa, Peningkatan Fasilitas, Pengangkutan

								B3 dan Teknologi Perkeretaapian <ul style="list-style-type: none"> • Sosialisasi dan Promosi Penyelenggaraan Keselamatan Perkeretaapian (Railway Safety Awards) • Rapat Koordinasi Keselamatan Perkeretaapian • Workshop Rekayasa di Bidang Perkeretaapian • Bimbingan Teknis Keselamatan Sistem Rekayasa dan Operasional
	IKK.7 Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan Perkeretaapian	%	6,67 1	6,67 1	13,33 2	13,33 2	13,33 2	Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan perkeretaapian diperoleh melalui penyusunan pedoman teknis, Norma, Standar Pedoman, Kriteria dan Prosedur di

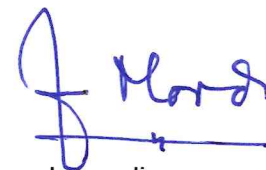
								Bidang rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian
SK.3 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	IKK.10 Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	4,30 517.691.000	5,38 2.426.566.000	5,24 2.547.894.300	5,11 2.675.289.015	4,97 2.809.053.466	Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian diperoleh melalui kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Subdit Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan

Kasubdit Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan

Direktur Keselamatan Perkeretaapian



Danan Widhonarko
NIP. 196902011998031001



Jumardi
NIP. 196903061998031002

Target Subdit Audit dan Inspeksi Keselamatan Berdasarkan Renstra 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target Kinerja					Keterangan
			Tahun					
			2025	2026	2027	2028	2029	
SK.2 Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian	IKK.3 Persentase Hasil Audit Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) Yang Ditindaklanjuti	%	16,66 3	33,33 6	55,55 10	77,77 14	100,00 18	Persentase hasil tindak lanjut Audit Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) yang ditindaklanjuti diperoleh melalui kegiatan-kegiatan audit keselamatan perkeretaapian dan bimbingan teknis bidang audit perkeretaapian
	IKK.4 Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti	%	16,00 4	40,00 10	60,00 15	80,00 20	100,00 25	Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti diperoleh melalui kegiatan-kegiatan: • Pengawasan Keselamatan Lalu Lintas Perkeretaapian

								<ul style="list-style-type: none"> • Sertifikasi ISO Manajemen Mutu Audit, Inspeksi dan Penilaian • Bimbingan Teknis Bidang Inspeksi Keselamatan Perkeretaapian • Inspeksi dan Penilaian Keselamatan Perkeretaapian • Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Kereta Api dan Bencana Alam
	IKK.7 Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan Perkeretaapian	%	9,26 5	11,11 6	11,11 6	11,11 6	11,11 6	Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan perkeretaapian diperoleh melalui penyusunan pedoman teknis, Norma, Standar Pedoman, Kriteria dan Prosedur di Bidang audit dan inspeksi keselamatan

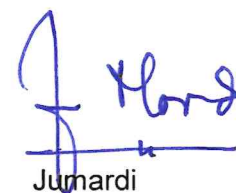
SK.3 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	IKK.10 Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	14,77 1.776.504.000	9,13 4.117.910.000	9,32 4.529.701.000	9,51 4.982.671.100	9,70 5.480.938.210	Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian diperoleh melalui kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Subdit audit dan inspeksi keselamatan

Kasubdit Audit dan Inspeksi Keselamatan



Imam Prasetyo
NIP. 198011292005021001

Direktur Keselamatan Perkeretaapian



Jumardi
NIP. 196903061998031002

Target Subdit Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan Berdasarkan Renstra 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target Kinerja					Keterangan
			Tahun					
			2025	2026	2027	2028	2029	
SK.2 Meningkatnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Perkeretaapian	IKK.4 Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti	%	20,00 9	40,00 18	60,00 27	80,00 36	100,00 45	Persentase rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti diperoleh melalui kegiatan-kegiatan: <ul style="list-style-type: none">• Monitoring dan Evaluasi Program Keselamatan Perkeretaapian• Evaluasi Keselamatan Bidang Perkeretaapian• FGD Evaluasi Keselamatan Perkeretaapian• Monitoring dan Evaluasi Ketanggapdaruratan Perkeretaapian• Bimbingan Teknis Tanggapdarurat

								Kecelakaan Kereta Api <ul style="list-style-type: none"> • Monitoring Keselamatan Perkeretaapian dan Pemantauan Tindak Lanjut Akibat Kecelakaan Kereta Api • Pemeriksaan Peralatan Penanganan Kecelakaan Kereta Api • Pembinaan Teknis Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan Kereta Api • Pembinaan Keselamatan terhadap SDM Kontraktor dan Konsultan di Bidang Perkeretaapian
	IKK.7 Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan Perkeretaapian	%	3,70 2	5,56 3	5,56 3	5,56 3	5,56 3	Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan Perkeretaapian diperoleh melalui Penyiapan Bahan

								Norma, Standar, Kriteria dan Prosedur Bidang Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan
SK.3 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	IKK.10 Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	4,45 535.014.000	9,56 4.313.902.000	9,76 4.745.292.200	9,96 5.219.821.420	10,16 5.741.803.562	Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian diperoleh melalui kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Subdit pemeriksaan dan analisis kecelakaan

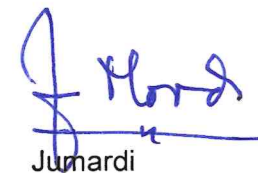
Kasubdit Pemeriksaan dan Analisis Kecelakaan



Riovano

NIP. 198509062010121003

Direktur Keselamatan Perkeretaapian



Jumardi

NIP. 196903061998031002

Target Subdit Sertifikasi SDM dan Akreditasi Kelembagaan Berdasarkan Renstra 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target Kinerja					Keterangan
			Tahun					
			2025	2026	2027	2028	2029	
SK.1 Meningkatnya Kelancaran pelayanan perkeretaapian	IKK.1 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Yang Diselenggarakan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	3,86	3,87	3,88	3,89	3,90	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Yang Diselenggarakan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, dilakukan melalui survei kepuasan kepada operator pengguna jasa sertifikasi SDM Perkeretaapian
SK.2 Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan perkeretaapian	IKK.4 Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti	%	20,00 1	40,00 2	60,00 3	80,00 4	100,00 5	Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti

								<p>diperoleh melalui kegiatan-kegiatan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bimbingan Teknis Bidang Akreditasi Kelembagaan Perkeretaapian • Monitoring dan Evaluasi Pelaksanaan Akreditasi Badan Hukum Pendidikan dan Pelatihan SDM Perkeretaapian • Pemantauan Pelaksanaan Pendidikan dan Pelatihan Kompetensi
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								pada Badan Hukum Pendidikan atau Lembaga Pendidikan dan Pelatihan SDM Perkeretaapi an Terakreditasi
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	IKK.6 Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Regulator dan Operator Perkeretaapian	%	19,44 (7.000)	39,16 (14.100)	59,16 (21.300)	79,44 (28.600)	100 (36.000)	Persentase Pemenuhan Sertifikasi Kompetensi SDM Regulator dan Operator Perkeretaapian diperoleh melalui kegiatan-kegiatan : <ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan Kompetensi Teknis SDM Perkeretaapian • Monitoring dan Evaluasi Sertifikasi SDM Perkeretaapian • Pembentukan Penguji Sarana Perkeretaapian • Pembentukan Penguji Prasarana
--	---	---	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-----------------	--

								<div>Perkeretaapi an</div> <ul style="list-style-type: none">• Pembentuka n Asesor SDM Perkeretaapi an• Pembentuka n Inspektur Sarana Perkeretaapi an• Pembentuka n Inspektur Prasarana Perkeretaapi an• Pembentuka n Auditor Perkeretaapi an• Pembentuka n Asisten Penguji Sarana Perkeretaapi an• Pembentuka n Asisten Penguji
--	--	--	--	--	--	--	--	---

								Prasarana Perkeretaapian • Pendidikan dan Pelatihan Penjaga Pintu Perlintasan Kereta Api di Lingkungan Dinas Perhubungan Provinsi/Kab/ Kota • Peningkatan Kapasitas SDM Perkeretaapian • Bimbingan Teknis SDM Perkeretaapian
	IKK.7 Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan Perkeretaapian	%	3,70 2	3,70 2	3,70 2	5,56 3	5,56 3	Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan Perkeretaapian diperoleh melalui:

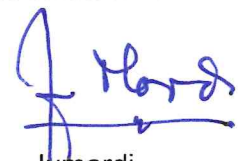
								<ul style="list-style-type: none"> • Penyusunan Pedoman Teknis • Penyiapan Bahan Penyusunan Norma, Standar Pedoman, Kriteria dan Prosedur di Bidang Sertifikasi • Penyiapan Bahan Penyusunan Norma, Standar, Pedoman, Kriteria dan Prosedur di Bidang Akreditasi Perkeretaapi an
SK.3 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan	IKK.10 Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan	Nilai	10,34 1.243.351.000	32,77 14.780.220.000	31,93 15.519.231.000	31,10 16.295.192.550	30,27 17.109.952.178	Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapi an

Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Perkeretaapian (Nilai)							diperoleh melalui kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Subdit sertifikasi dan akreditasi kelembagaan
	IKK.11 Persentase Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	%	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	Persentase realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian diperoleh dari kegiatan penerbitan sertifikat kompetensi SDM yang bekerja dibidang perkeretaapian

Kasubdit Sertifikasi dan Akreditasi Kelembagaan


Utilithia Banguningsih Hanggarawati
NIP. 198505252007122002

Direktur Keselamatan Perkeretaapian


Jumardi
NIP. 196903061998031002

Target Subdit Pencegahan dan Penegakan Hukum Berdasarkan Renstra 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target Kinerja					Keterangan
			Tahun					
			2025	2026	2027	2028	2029	
SK.2 Meningkatnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Perkeretaapian	IKK.2 Persentase rekomendasi peningkatan keselamatan yang ditindaklanjuti	%	20,00 2	40,00 4	60,00 6	80,00 8	100,00 10	Persentase Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian Yang Ditindaklanjuti diperoleh melalui kegiatan-kegiatan: <ul style="list-style-type: none"> • Pencegahan dan Pemberantasan Penyalahgunaan Peredaran Gelap Narkotika pada Transportasi Kereta Api • Penyuluhan Regulasi Pelanggaran Hukum di Bidang Perkeretaapian • Pencegahan dan Pengawasan Pelanggaran di

								Bidang Perkeretaapian <ul style="list-style-type: none"> • Penyelenggara n Pelindungan Infrastruktur Informasi Vital Bidang Perkeretaapian • Penetapan dan Monitoring Objek Vital Nasional Bidang Perkeretaapian • Pemeriksaan dan Evaluasi Kompetensi SDM, Sertifikat Kelaikan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian • Monitoring dan Sosialisasi Bangunan Liar di Jalur Kereta Api • Bimbingan Teknis dan Peningkatan Kualitas PPNS Perkeretaapian
--	--	--	--	--	--	--	--	--

	IKK.3 Persentase tindak lanjut pencegahan dan penegakan hukum berdasarkan hasil pengawasan keselamatan perkeretaapian	%	5,00 1	30,00 6	55,00 11	80,00 16	100,00 20	Persentase tindak lanjut pencegahan dan penegakan hukum berdasarkan hasil pengawasan keselamatan perkeretaapian diperoleh melalui kegiatan-kegiatan <ul style="list-style-type: none"> • Kegiatan Pelaksanaan Korwas Penegakan Hukum di Bidang Perkeretaapian • Penyidikan dan Evaluasi Terhadap Pelanggaran Hukum di Bidang Perkeretaapian
	IKK.5 Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan Perkeretaapian	%	1,86 1	3,70 2	3,70 2	3,70 2	3,70 2	Persentase pemenuhan NSPK bidang keselamatan perkeretaapian diperoleh melalui penyusunan pedoman teknis, Norma, Standar Pedoman, Kriteria

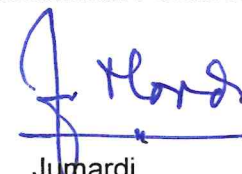
								dan Prosedur di Bidang Subdit Pencegahan dan Penegakan Hukum
SK.3 Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	IKK.10 Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	3,15 378.872.000	17,87 8.059.822.100	18,24 8.865.804.310	18,61 9.752.384.741	18,98 10.727.623.000	Nilai kinerja anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian diperoleh melalui kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan oleh Subdit Pencegahan dan Penegakan Hukum

Kasubdit Pencegahan dan Penegakan Hukum



Andi Hermansyah
NIP. 198510082008121002

Direktur Keselamatan Perkeretaapian



Jumardi
NIP. 196903061998031002

Target Ketua Tim Subtansi Tata Usaha dan Kepegawaian Berdasarkan Renstra 2025-2029

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	Target Kinerja					Keterangan
			Tahun					
			2025	2026	2027	2028	2029	
SK.3 Meningkatnya kualitas tata 22elola pemerintahan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	IKK.8 Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	83,67	83,67	83,68	83,69	83,70	Nilai AKIP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian diperoleh melalui kegiatan-kegiatan: <ul style="list-style-type: none">• Penyusunan Dokumen SAKIP dan Pengelolaan Data Direktorat Keselamatan• Penyelenggaraan Kehumasan Sosial Media
	IKK.9 Tingkat penerapan manajemen risiko Direktorat Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)	Nilai	11,00	14,00	15,00	15,00	15,00	Tingkat penerapan manajemen risiko Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dilakukan melalui Penyusunan SPIP dan Manajemen Risiko Direktorat
	IKK.10 Nilai kinerja anggaran Direktorat	Nilai	48,60 5.844.477.000	10,95 4.938.066.000	11,18 5.431.872.600	11,40 5.975.059.860	11,63 6.572.565.846	Nilai kinerja anggaran Tata Usaha dan Kepegawaian

	Keselamatan Perkeretaapian (Nilai)							<p>diperoleh melalui kegiatan-kegiatan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administrasi Ketatausahaan • Pengadaan Makanan/Minuman Penambahan Daya Tahan Tubuh • Administrasi Kegiatan Satker • Belanja sewa • honor operasional satker • perawatan BMN • Langganan daya dan jasa • administrasi kegiatan dan pelelangan • Tim SAK • Tim SABMN
	IKK.12 Nilai pengawasan kearsipan internal Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Nilai	66,000	67,000	68,000	69,000	70,000	<p>Nilai pengawasan kearsipan internal Direktorat Keselamatan Perkeretaapian merupakan hasil penilaian tata kelola arsip yang dilaksanakan oleh tim penilai kearsipan</p>

								Biro Umum Sekretariat Jenderal Kemenhub
--	--	--	--	--	--	--	--	---

Ketua Tim Subtansi Tata Usaha dan Kepegawaian

Direktur Keselamatan Perkeretaapian

Kusmiati
NIP. 197807052010122001

Jumardi
NIP. 196903061998031002