



# KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8  
JAKARTA 10110

TELP : (021) 3506204, 3856836  
3505557, 3505558  
3505559, 3506526

FAX : (021) 3860758  
3813972

## KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN NOMOR : PR.005/Sk. 89/DJKA/2020

### TENTANG

## RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BIDANG PERKERETAAPIAN TAHUN 2020 – 2024

### DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN,

**Menimbang** : Bahwa dalam rangka melaksanakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024.

**Mengingat** :

1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6022);
4. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020 – 2024 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 10);

5. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2020-2024 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 663) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 6 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 5 Tahun 2019 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L Tahun 2020-2024.

M E M U T U S K A N :

- Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL  
PERKERETAAPIAN TENTANG RENCANA STRATEGIS  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BIDANG  
PERKERETAAPIAN TAHUN 2020 – 2024.
- PERTAMA : Menetapkan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020 – 2024 sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini, yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam keputusan ini.
- KEDUA : Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020 – 2024 sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA wajib digunakan sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan.
- KETIGA : Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020 – 2024 akan dievaluasi secara berkala sesuai dengan perkembangan lingkungan strategis yang terjadi.

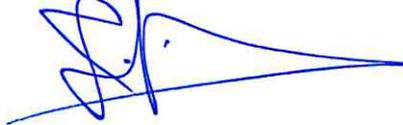
KEEMPAT : Apabila dikemudian hari dinyatakan terdapat kekeliruan dalam Keputusan ini, maka akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya.

KELIMA : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : JAKARTA

Pada tanggal : 18 DESEMBER 2020

-----  
DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN



Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA,  
Pembina Utama Madya (IV/d)  
NIP. 196207091992031002

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Menteri Perhubungan;
2. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
3. Sekretaris Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
4. Para Direktur di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

LAMPIRAN KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL  
PERKERETAAPIAN  
NOMOR : PR.005/Sk.89/DJKA/2020  
TANGGAL : 18 DESEMBER 2020

---

**RENCANA STRATEGIS KEMENTERIAN  
PERHUBUNGAN BIDANG PERKERETAAPIAN  
TAHUN 2020-2024**



## BAB I PENDAHULUAN

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 adalah dokumen perencanaan jangka menengah di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Dokumen Renstra ini digunakan untuk memperlihatkan peran Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam upaya pencapaian visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden. Penyusunan renstra berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024 yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020. Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian disusun dengan mempertimbangkan berbagai kondisi terkini, sehingga kebijakan dan strategi yang dirumuskan mampu menjawab tantangan pembangunan transportasi khususnya di subsektor perkeretaapian.

Saat penyusunan Renstra, kondisi yang menjadi perhatian adalah terjadinya pandemi *Corona Virus Disease* (Covid-19) yang mempengaruhi hampir semua sektor di seluruh belahan dunia termasuk Indonesia. Sehingga pemerintah mengeluarkan kebijakan khususnya terkait pengelolaan keuangan negara khususnya dalam rangka antisipasi ancaman yang membahayakan perekonomian nasional. Sehingga imbas pada sektor transportasi adalah dilakukan penyesuaian prioritas pembangunan bidang perkeretaapian.

Diperkirakan pandemi Covid-19 akan berdampak hingga beberapa tahun ke depan, maka kebijakan, strategi dan target indikator kinerja dalam Renstra akan disesuaikan dengan proyeksi realistis.

Dalam Bab 1 akan disampaikan secara umum pencapaian Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian 2015-2019. Dalam periode tersebut ada 3 tujuan

sesuai Reviu Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian yaitu:

1. Peningkatan konektivitas dan pelayanan jaringan transportasi kereta api;
2. Peningkatan keselamatan, keamanan dan kinerja pengendalian transportasi kereta api;
3. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi kereta api.

Capaian Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian 2015-2019 menjadi dasar evaluasi hal-hal yang dilakukan selama 2015-2019 dan untuk merumuskan kebijakan periode 2020-2024.

Salah satu upaya untuk mencapai visi misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah menjangkau aspirasi masyarakat yang merupakan harapan masyarakat kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang akan menjadi masukan untuk Renstra periode 2020-2024.

Sebagai usaha melayani masyarakat dan menjalankan tugas dan fungsi sebagai regulator bidang perkeretaapian, disampaikan potensi permasalahan baik dari internal maupun eksternal yang dihadapi dalam 5 (lima) tahun ke depan.

### 1.1 Kondisi Umum

Infrastruktur memegang peranan penting bagi kemajuan suatu bangsa. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPPIP) menyampaikan terdapat 3 (tiga) isu besar yang menjadi tantangan dalam percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia, yaitu: 1) Persoalan pembebasan lahan; 2) Perencanaan dan penyiapan proyek; dan 3) Skema Pendanaan (KPPPIP, 2017).

Pentingnya peranan infrastruktur sektor transportasi berperan strategis dalam

percepatan pertumbuhan dan kemajuan suatu bangsa. Sektor perkeretaapian sebagai salah satu sektor dalam transportasi, saat ini menjadi primadona karena karakteristiknya yang mampu mengangkut penumpang secara massal serta barang dengan jumlah besar dan ramah lingkungan. Upaya percepatan pembangunan infrastruktur perkeretaapian dibutuhkan peran serta seluruh *stakeholders*, salah satunya melalui dukungan pendanaan. Pembangunan infrastruktur perkeretaapian membutuhkan investasi yang cukup besar, dimana hingga saat ini sebagian besar pendanaannya bersumber dari alokasi Pemerintah (APBN).

Visi Perkeretaapian Nasional 2030 sebagaimana yang tercantum dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) adalah “Mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan” dengan sasaran pengembangan jaringan dan layanan mencapai 10.524 Km, membutuhkan investasi yang mencapai nilai USD 65,595 Juta dimana porsi pendanaannya bersumber dari Pemerintah sebesar 36% dan pendanaan alternatif sebesar 64%. Pada periode Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 (Tahap IV) dengan 3 (tiga) kata kunci, yaitu 1). Struktur perekonomian yang kokoh; 2) Keunggulan kompetitif wilayah; dan 3) SDM berkualitas.

### **1.1.1. Perkeretaapian Nasional**

Indonesia merupakan negara kedua di Asia yang memiliki jaringan kereta api tertua setelah India. Setelah periode tanam paksa (1830-1850), hasil pertanian di Jawa diperdagangkan di pasar internasional, sehingga kebutuhan sarana transportasi untuk mengangkut hasil pertanian dari pedalaman ke kota – kota pelabuhan. Tahun 1864 adalah awal pembangunan jalur kereta api yang

menghubungkan Solo – Yogyakarta oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda. Kemudian diikuti pembangunan selanjutnya di Jawa, Sumatera dan Sulawesi. Sampai dengan tahun 1928 telah terbangun jalur kereta api sepanjang 7.464 km dimana saat itu milik pemerintah sepanjang 4.089 dan swasta sepanjang 3.375 km.

Belanda menyerah kepada Jepang dengan tanpa syarat pada periode tahun 1942 – 1945. Semua aset milik Belanda telah diambil alih Jepang termasuk perkeretaapian nasional yang kemudian dibentuk institusi bernama *Rikuyu Sokyuku* (Dinas Kereta Api) untuk mengelola seluruh perkeretaapian Indonesia.

Pada masa kemerdekaan yaitu pada tanggal 28 September 1945, dilakukan pengambil alihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang oleh pejuang kemerdekaan Indonesia. Sehingga tanggal tersebut dikenal menjadi Hari Kereta Api Indonesia. Belanda sempat kembali ke Indonesia tahun 1946 dan membentuk kembali perusahaan *Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS)*, tetapi pada tahun 1950 Pemerintah Indonesia menggabungkan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA). Selanjutnya institusi perkeretaapian tersebut beberapa kali berganti nama menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) dan terakhir berubah menjadi PT Kereta Api.

Tahun 2005 pemerintah membentuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang sebelumnya merupakan bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Direktorat Jenderal Perkeretaapian bertugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian. Selanjutnya, terbit Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian kemudian terbit Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang



Penyelenggaraan Perkeretaapian sebagaimana dirubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api sebagaimana dirubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016.

Memperkuat regulator dan peraturan yang mendukungnya akan menjadi tonggak perkeretaapian nasional untuk mewujudkan sistem multi operator. Peran aktif Pemerintah daerah dan Badan Usaha menjadi salah satu kunci dalam penyelenggaraan perkeretaapian untuk menghadapi tantangan perkeretaapian di masa datang.

### 1.1.2. Posisi Dokumen Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian 2020-2024

Sebagaimana Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara

### 1.1.3. Kondisi Eksisting Perkeretaapian Nasional

Kondisi eksisting perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1. Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
  - a. Volume Angkutan Penumpang

**Tabel I.1** Volume angkutan Penumpang

Jenis KA	2015	2016	2017	2018	2019
KA Utama	29.654	31.850	38.312	47.552	47.158
KA Lokal Raya	39.424	39.026	37.401	36.136	43.416
KA Jabotabek	257.532	279.097	314.318	334.487	334.103
KA Perintis*	540	1.856	1.517	2.569	3.025
KA Lainnya**	692	731	816	1.587	35.784
<b>TOTAL</b>	<b>327.842</b>	<b>352.561</b>	<b>392.363</b>	<b>422.332</b>	<b>453.487</b>

(dalam ribu orang)

\*KA Perintis adalah KA Perintis Cut Meutia, KA Perintis Jenggala, KA Perintis Bathara Kresna, KA Perintis Kertalaya, KA Perintis Lembah Anai, KA BIM Padang, LRT Sumatera Selatan

\*\*KA Lainnya adalah KA Bandara Kualanamu, KA Bandara Soekarno Hatta, MRT Jakarta, LRT Jakarta

b. Produksi Jasa Angkutan Kereta Api Penumpang

**Tabel I.2** Produksi Jasa Angkutan Kereta Api Penumpang

Tahun	Penumpang Diangkut (Juta)	Penumpang - Km (Juta-Km)
2015	327.823	22.152
2016	358.075	21.571
2017	360.176	16.158
2018	422.332	16.932
2019	453.486	29.080
Pertumbuhan (%)	8,61	12,20

c. Volume Angkutan Barang

**Tabel I.3** Volume Angkutan Barang

Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
Jawa	7.690	8.039	9.134	10.727	10.155
Sumatera	22.028	24.455	30.927	34.536	37.469
Total	29.717	32.494	40.061	45.263	47.624

(dalam juta ton)

d. Produksi Barang-Km Menggunakan Gerbong

**Tabel I.4** Produksi Barang-Km Menggunakan Gerbong

Tahun	Barang-Km (Juta Ton-Km)	Pertumbuhan (%)
2015	10.234	3.51%
2016	11.223	9.67%
2017	13.396	19.36%
2018	15.090	12.65%
2019	15.600	3.38%

e. Realisasi Pelaksanaan PSO

**Tabel I.5** Realisasi Pelaksanaan PSO

Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
Penetapan	1.507,26	1.827,38	2.094,10	2.390,71	2.321,41
Pertumbuhan (%)	23.14%	21.24%	14.60%	14.16%	-2.90%

(dalam miliar Rp)

f. Perbandingan Penumpang Kereta Api Jabodetabek dengan Non Jabodetabek di Pulau Jawa

**Tabel I.6** Perbandingan Penumpang Kereta Api

Lokasi	Jumlah Penumpang (Juta)				
	2015	2016	2017	2018	2019
<b>JABOTABEK</b>	257.532	279.097	314.317	334.487	359.379
<b>Non JABOTABEK</b>	70.310	73.465	77.307	87.845	94.107
<b>Total</b>	327.842	352.562	391.624	422.332	453.486
<b>Pertumbuhan</b>	18.06%	7.54%	11.08%	7.84%	7.38%
<b>Persentase JABOTABEK terhadap total</b>	78.55%	79.16%	80.26%	79.20%	79.25%

Catatan: Jabotabek termasuk KRL, KA Bandara Soekarno Hatta, MRT Jakarta dan LRT Jakarta (Velodrome-Kelapa Gading)

g. Tingkat pelayanan

**Tabel I.7** Tingkat Pelayanan

Jenis	Tahun				
	2015	2016	2017	2018	2019
<b>PNP BER TEPAT (%)</b>	76	65	84	89	86
<b>PNP BER LAMBAT (mnt)</b>	7	12	3	3	2
<b>PNP DTG TEPAT (%)</b>	41	41	66	76	72
<b>PNP DTG LAMBAT (mnt)</b>	16	22	7	5	5
<b>BRG BER TEPAT (%)</b>	16	32	37	58	65
<b>BRG BER LAMBAT (mnt)</b>	125	110	112	27	5
<b>BRG DTG TEPAT (%)</b>	12	27	27	35	44
<b>BRG DTG LAMBAT (mnt)</b>	304	286	251	136	80
<b>Waktu Peredaran Gerbong Rata- Rata</b>	2.34	2	2	2	2

2. Prasarana Perkeretaapian

a. Jaringan Jalur KA di Pulau Jawa, Madura dan Sumatera

<b>PANJANG JALUR KA EKSISTING</b>  8.922,98 Km	<b>AKTIF/BEROPERASI</b>  6.221,69 Km	<b>SUMATERA</b> 1.796,60 Km	Wilayah Sumatera Bagian utara : 658,98 Km Wilayah Sumatera Bagian Barat : 228,33 Km Wilayah Sumatera Bagian Selatan : 909,29 Km
		<b>JAWA</b> 4.131,81 Km	Wilayah Jakarta dan Banten : 759,25 Km Wilayah Jawa Bagian Barat : 956,23 Km Wilayah Jawa Bagian Tengah : 1.575, 58 Km Wilayah Jawa Bagian Timur : 1.058,75 Km
		<b>SULAWESI</b> 49,28 Km	
		<b>PAPUA</b> 26,00 Km	
	<b>TIDAK AKTIF/TIDAK BEROPERASI</b> 2701,29 Km	<b>SUMATERA</b> 298,52 Km	
		<b>JAWA DAN MADURA</b> 2402,77 Km	

**Gambar 1.1** Jaringan Jalur KA di Pulau Jawa, Madura dan Sumatera

- b. Jumlah kumulatif pembangunan, peningkatan dan rehabilitasi jalur KA 2015-2019

**Tabel I.8** Jumlah Kumulatif Jalur KA 2015-2019

Tahun	Satuan	2015	2016	2017	2018	2019
Peningkatan/Rehabilitasi Jalan KA	Km	333,6	384,6	394,28	638,27	745,97
Pembangunan Jalur KA Baru (Termasuk Jalur Ganda & Reaktivasi)	Km	89,91	184,73	373,29	744,05	1.025,61
<b>Jumlah</b>	<b>Km</b>	<b>423,51</b>	<b>569,33</b>	<b>767,57</b>	<b>1.382,32</b>	<b>1.771,58</b>

Terdapat pemisahan jenis kegiatan antara jumlah kumulatif peningkatan/rehabilitasi jalur KA dengan jumlah kumulatif pembangunan jalur kereta api baru termasuk jalur ganda dan reaktivasi per tahun.

- c. Jumlah penggantian bantalan

**Tabel I.9** Jumlah Penggantian Bantalan

Tahun	Satuan	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Penggantian Bantalan (ribu batang)	Batang	556.001	85.001	16.134	406.651	179.501	1.243.288

Catatan: Jumlah penggantian bantalan berdasarkan panjang peningkatan/rehabilitasi jalur KA

- d. Jumlah peningkatan persinyalan

**Tabel I.10** Jumlah Peningkatan Persinyalan

Tahun	Satuan	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Peningkatan Persinyalan KA	Paket	11	1	5	3	12	32

### 3. Sarana Perkeretaapian

- a. Pertumbuhan sarana siap operasi

**Tabel I.11** Pertumbuhan Sarana Siap Operasi

Tahun	Satuan	2015	2016	2017	2018	2019	Total
Lokomotif	Unit	525	524	490	496	491	2.526
Kereta	Unit	2.716	2.772	2.855	3.257	3.427	15.027
Gerbong	Unit	8.357	8.347	8.098	8.2	7.805	40.807
Peralatan Khusus	Unit	140	357	182	205	221	1.105

- b. Pengadaan dan Rehabilitasi Sarana Milik Negara

**Tabel I.12** Pengadaan dan Rehabilitasi Sarana

Tahun	Pengadaan KRD/KRL/KRDE	Rehabilitasi KRD/KRL/KRDE	Pengadaan Kereta	Rehabilitasi Kereta	Pengadaan Gerbong	Peralatan Khusus
2015	120	4	0	0	40	1
2016	60	0	0	0	0	6
2017	4	0	1	0	1	6
2018	0	0	0	0	0	5
2019	0	0	0	0	0	0

Catatan : Data berdasarkan pengadaan dan rehabilitasi sarana melalui APBN. Kegiatan rehabilitasi bersifat multiyears, dimulai tahun 2018 dan selesai pada akhir tahun 2020

4. Keselamatan Perkertaapian
  - a. Korban Kecelakaan

**Tabel I.13** Korban Kecelakaan

Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
Meninggal	1	43	87	1	0
Luka Berat	3	41	79	1	0
Luka Ringan	39	13	86	2	19
Jumlah Korban	43	97	252	4	19

- b. Faktor penyebab kecelakaan

**Tabel I.14** Faktor Penyebab Kecelakaan

Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
KA-KA	0	0	1	0	0
Anjlog	55	15	14	14	11
Terguling	0	0	0	1	0
Banjir/Longsor	0	0	0	0	0
Lain-lain	0	0	0	1	0
Jumlah Kecelakaan	55	15	15	16	11

Catatan : Penyesuaian parameter perhitungan data kecelakaan pada tahun 2015 yang masih terdapat data kecelakaan di perlintasan sebidang yang termasuk kecelakaan lalu lintas jalan

#### 1.1.4. Capaian Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian 2015 -2019

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai institusi publik yang berperan sebagai regulator perkeretaapian untuk mewujudkan arah kebijakan dan strategi nasional sesuai RPJMN 2015-2019. Peran tersebut sebagai upaya pencapaian Sembilan Agenda Prioritas Nasional (Nawa Cita) yang merupakan agenda prioritas Pemerintahan Kabinet Kerja. Direktorat Jenderal Perkeretaapian mendukung Nawa Cita nomor 6 “Meningkatkan Produktivitas Rakyat dan Daya Saing di Pasar Internasional”, melalui penyediaan layanan transportasi khususnya berkenaan dengan komitmen pembangunan infrastruktur.

Mulai tahun 2017, melalui Rencana Kerja Pemerintah (RKP) 2017, pemerintah ingin memastikan bahwa anggaran dialokasikan untuk program yang memang langsung bersentuhan dengan kepentingan publik dengan menetapkan 24 (dua puluh empat)

Prioritas Nasional. Direktorat Jenderal Perkeretaapian secara langsung mendukung pencapaian Prioritas Nasional yaitu yang terkait Konektivitas Nasional. Dukungan tersebut dengan meningkatkan kapasitas, aksesibilitas dan pelayanan. Strategi yang dilakukan diantaranya pembangunan infrastruktur perkeretaapian dan layanan subsidi perintis perkeretaapian.

Pada RKP 2018, penajaman dilakukan terhadap Prioritas Nasional (PN) dan Program Prioritas (PP) dari 24 PN dan 88 PP menjadi 10 (sepuluh) PN dan 30 (tiga puluh) PP. hal ini dilakukan dalam rangka memperkuat RKP 2018 dan integrasi pembangunan antar K/L dan daerah. Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai tugas dan fungsinya mendukung pelaksanaan RKP 2018 melalui Prioritas Nasional (PN) nomor 8, yaitu infrastruktur, konektivitas dan kemaritiman. Prioritas program perkeretaapian dalam RKP 2018 adalah pembangunan infrastruktur perkeretaapian termasuk Proyek Strategis Nasional (9 proyek yang didanai oleh APBN) dimana sekitar 75% program 2018 merupakan

program lanjutan / penyelesaian / kontrak tahun jamak.

Terdapat 5 (lima) Prioritas Pembangunan dalam RKP 2019, dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian mendukung 2 Prioritas Nasional yaitu:

1. Prioritas Nasional 2, Pengurangan Kesenjangan Antar Wilayah melalui Penguatan Konektivitas dan Kemaritiman melalui Pembangunan dan pengembangan transportasi Multimoda dan perkotaan (KA perkotaan dan KA akses bandara/pelabuhan) kemudian Penyediaan fasilitas keselamatan kereta api.
2. Prioritas Nasional 3, Peningkatan Nilai Tambah atau Efisiensi Jasa Produktif melalui dukungan terhadap percepatan penyiapan destinasi wisata prioritas (KA menuju Kawasan Strategis Pariwisata Nasional) dan fasilitas pengembangan Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (KA menuju Kawasan Industri dan Kawasan Ekonomi Khusus)

Dalam Renstra merupakan dokumen perencanaan berkelanjutan, maka harus memperhatikan capaian pada periode sebelumnya. Hal ini untuk mengetahui tahun dasar (*base line*) dan berbagai kendala permasalahan yang dihadapi periode sebelumnya yang akan menjadi bahan evaluasi.

#### **A. Capaian Pembangunan Sarana dan Prasarana**

Mendukung Pengembangan perkeretaapian nasional dalam terwujudnya konektivitas, keselamatan, dan pelayanan perkeretaapian secara maksimal kepada masyarakat, berikut capaian besar bidang perkeretaapian yang layak masuk catatan sampai akhir 2019:

1. Pembangunan Jalur KA Layang Medan – Bandar Khalifah sepanjang 10,8 km'sp termasuk 2 (dua) stasiun yang telah beroperasi pada Desember 2019.

Pembangunan ini untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Medan serta dalam upaya peningkatan keselamatan melalui penanganan perlintasan sebidang.

2. Pembangunan Jalur KA Bandar Tinggi – Kuala Tanjung sepanjang 21,5 Km'sp termasuk Pembangunan 3 (tiga) stasiun yang selesai terbangun pada tahun 2019. Jalur tersebut sebagai upaya peningkatan konektivitas dari KEK Sei Mangke menuju Pelabuhan Kuala Tanjung.
3. Reaktivasi jalur KA antara Padang – Pulo Aie sepanjang 2,95 Km'sp telah selesai pada tahun 2019. Untuk peningkatan konektivitas antar moda serta mobilitas masyarakat perkotaan di wilayah perkotaan Padang.
4. Pembangunan Jalur Ganda KA antara Kotabumi-Cempaka Sepanjang 9 Km'sp telah selesai pada 2019. Jalur ganda tersebut untuk peningkatan kapasitas lintas dalam rangka mendukung angkutan logistik di wilayah Sumatera Bagian Selatan.
5. Pembangunan MRT Jakarta North-South Tahap I 15,7 Km yang terbagi menjadi konstruksi jalur KA *elevated* dan *underground* dengan 13 unit stasiun KA termasuk pembangunan depo dan pengadaan sarana KA. MRT tahap I tersebut telah beroperasi pada Maret 2019. Sebagai alternatif transportasi/modal *shifting* bagi masyarakat untuk mengurangi kemacetan jalan raya.
6. Pembangunan LRT Provinsi DKI Jakarta sepanjang 5,8 Km'sp termasuk pembangunan 6 stasiun dan depo yang telah dioperasikan pada Desember 2019. Sebagai alternatif transportasi/modal *shifting* bagi masyarakat untuk mengurangi kemacetan jalan raya.
7. Reaktivasi jalur KA antara Ciranjang-Cipatat Sepanjang 15 Km telah selesai terbangun pada tahun 2019. Reaktivasi

untuk perpanjangan pelayanan KA, menurunkan waktu tempuh, serta penyediaan alternatif pilihan moda untuk masyarakat sekitar.

8. Pembangunan jalur ganda KA Solo – Kedungbanteng sepanjang 42 Km’sp yang telah beroperasi pada Agustus 2019. Pembangunan tersebut untuk peningkatan kapasitas lintas dari 66 KA per hari menjadi 132 KA per hari serta meningkatkan frekuensi KA berdasarkan tahun berjalan dari 48 KA/hari menjadi 56 KA/hari. Pembangunan jalur ganda KA Kedungbanteng - Madiun sepanjang 57 Km’sp beroperasi pada November 2019. Pembangunan tersebut untuk peningkatan kapasitas lintas dari 72 KA/hari menjadi 216 KA/hari serta meningkatkan frekuensi (berdasarkan

tahun berjalan) dari 48 KA/hari menjadi 56 KA/hari.

9. Pembangunan jalur ganda KA Madiun – Jombang sepanjang 84 Km’sp beroperasi pada November 2019. Pembangunan tersebut untuk peningkatan kapasitas lintas dari 72 KA/hari menjadi 216 KA/hari serta meningkatkan frekuensi berdasarkan tahun berjalan dari 50 KA/hari menjadi 62 KA/hari.
10. Pembangunan Kereta Api Ringan Sumatera Selatan sepanjang 24 km’sp termasuk 13 stasiun dan 1 depo yang beroperasi penuh pada 1 Agustus 2018. Pembangunan tersebut untuk meningkatkan pelayanan transportasi dalam mendukung pembangunan di Provinsi Sumatera Selatan dan mendukung pelaksanaan Asian Games tahun 2018.

**Tabel I.15** Rencana Realisasi Pembangunan Jalur Kereta Api 2015-2019

KORIDOR	2015		2016		2017		2018		2019		Total	
	Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi	Rencana	Realisasi
SUMATERA	66,72	69,81	15,00	91,82	190,68	152,21	72,60	105,96	211,51	25,51	<b>556,51</b>	<b>445,31</b>
JAWA - BALI	18,20	4,00	27,69	3,00	34,20	36,35	261,30	235,35	330,00	226,32	<b>671,39</b>	<b>505,02</b>
SULAWESI	16,10	16,10	-	-	-	-	32,70	29,45	73,00	3,73	<b>121,80</b>	<b>49,28</b>
PAPUA*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,00	-	<b>26,00</b>
<b>TOTAL</b>	<b>101,02</b>	<b>89,91</b>	<b>42,69</b>	<b>94,82</b>	<b>224,88</b>	<b>188,56</b>	<b>366,60</b>	<b>370,76</b>	<b>614,51</b>	<b>281,56</b>	<b>1.349,70</b>	<b>1.025,62</b>

Rencana (Keputusan Dirjen Perkeretaapian PR.005/SK.75/DJKA/IX/19 tentang Reviu Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019)

\*Kereta api khusus Freeport Indonesia

## B. Capaian Legislasi Bidang Perkeretaapian

Dalam rangka program penguatan peraturan perundang-undangan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait untuk menyusun

peraturan/regulasi yang harmonis dan sinkron sehingga pelaksanaannya dapat efektif dan efisien. Selama periode 2015-2019, rancangan dan peraturan perundangan telah ditetapkan dan diundangkan sebanyak 31 peraturan.

**Tabel I.16** Peraturan Perundang-undangan Bidang Perkeretaapian yang Ditetapkan 2015-2019

No	Nomor	Peraturan Tentang	Keterangan
<b>Tahun 2015</b>			
1.	PM.156 Tahun 2015 Merubah PM.67 Tahun 2012	Pedoman Perhitungan Biaya Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara	Mengakomodir kebutuhan yang sebenarnya di lapangan mengenai Biaya Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (IMO)
2.	PM.175 Tahun 2015	Standar Spesifikasi Teknis Kereta Dengan Penggerak Sendiri	Mengakomodir perkembangan teknologi di bidang perkeretaapian seperti MRT dan LRT
3.	PM. 196 Tahun 2015	Perubahan Ketiga PM 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api	Penyesuaian perhitungan penetapan tarif PSO
4.	PM. 51 Tahun 2012 Diubah PM.142 Tahun 2015	Subsidi Angkutan Perintis Orang dengan Kereta Api	Penyesuaian perhitungan penetapan tarif Perintis Kereta Api
5.	PM. 62 Tahun 2013 Diubah PM.122 Tahun 2015	Pedoman Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (TAC)	Disusun karena merupakan turunan dari PP 11 Tahun 2015
6.	PM.48 Tahun 2015	Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan orang dengan Kereta Api	Mengakomodir perkembangan teknologi dan fasilitas pelayanan kereta api
7.	PM.197 Tahun 2015	Komponen Biaya Yang Dapat Diperhitungkan Dalam Penyelenggaraan Angkutan Perintis Perkeretaapian	Penyesuaian perhitungan penetapan tarif Perintis Kereta Api
8.	PM. 155 Tahun 2015	Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian	disusun dalam rangka menjalankan amanah PP 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian
9.	PM. 24 Tahun 2015	Standar Keselamatan Perkeretaapian	disusun dalam rangka menjalankan amanah PP 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian
<b>Tahun 2016</b>			
1	PP 61 Tahun 2016 Merubah PP 72 Tahun 2009	Perubahan atas PP 72 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Kereta Api	Mengakomodir perkembangan di bidang perkeretaapian
2	PM.153 Tahun 2016	Standar Spesifikasi Teknis Lokomotif Sarana Perkeretaapian	Mengakomodir perkembangan teknologi di bidang perkeretaapian seperti MRT dan LRT
3	PM.54 Tahun 2016	Standar Spesifikasi Teknis Identitas Sarana Perkeretaapian	Mempermudah pembuatan data base dalam penomoran identitas sarana perkeretaapian
4	PM. 64 Tahun 2016	Perubahan kedua atas PM.69 Tahun 2014 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api	Penyesuaian perhitungan penetapan tarif PSO Kereta Api
5	PM. 48 Tahun 2014 Diubah PM. 52 Tahun 2016	Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api	Mengakomodir kebutuhan Barang barang B3
6	PM. 68 Tahun 2016 sebagaimana telah diubah terakhir dengan	Tata Cara penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Angkutan Orang dengan Kereta	Penyesuaian Tatacara pelaporan angkutan PSO Kereta Api oleh operator KA



No	Nomor	Peraturan Tentang	Keterangan
	PM.151 Tahun 2016	Api untuk Pelayanan Kelas Ekonomi (PSO)	
7	PM. 35 Tahun 2016	Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO)	Penyesuaian tarif PSO
8	PM. 15 Tahun 2016	Konsensi dan Bentuk Kerjasama Lainnya Antara Pemerintah dengan Badan Usaha di Bidang Perkeretaapian Umum	Disusun dalam rangka melaksanakan amanah PP 56 Tahun 2009 tentang Perkeretaapian
9	PM. 84 Tahun 2016 Diubah PM. 124 Tahun 2016	Petunjuk Pelaksanaan Jenis Dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Disusun dalam rangka melaksanakan amanah PP 15 Tahun 2016 tentang PNPB
<b>Tahun 2017</b>			
1	PP 6 Tahun 2017	Perubahan atas PP 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian	Mengakomodir perkembangan di bidang perkeretaapian dan mempermudah investasi di bidang perkeretaapian
2	PM. 27 Tahun 2017	Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO)	Penyesuaian tarif PSO
3.	PM. 42 Tahun 2017	Perubahan kedua atas PM 35 Tahun 2016 tentang Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik (PSO)	Perubahan kedua dan Penyesuaian tarif PSO
4.	PM 110 Tahun 2017	Tata Cara dan Standar Pembuatan Grafik Perjalanan Kereta Api, Perjalanan Kereta Api Di Luar GAPEKA, dan Perjalanan Kereta Api Luar Biasa	Disusun dalam rangka melaksanakan amanah PP 61 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
5.	PM 121 Tahun 2017	Lalu Lintas Kereta Api	Disusun dalam rangka melaksanakan amanah PP 61 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
6.	PM. 4 Tahun 2017	Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"><li>- Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT.</li><li>- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</li><li>- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang</li></ul>
7.	PM. 5 Tahun 2017	Sertifikasi Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api	<ul style="list-style-type: none"><li>- Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT.</li><li>- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</li><li>- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang</li></ul>
8.	PM. 8 Tahun 2017	Sertifikasi Tenaga Pemeriksa Sarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"><li>- Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM</li></ul>

No	Nomor	Peraturan Tentang	Keterangan
			<ul style="list-style-type: none"> <li>untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT.</li> <li>- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</li> <li>- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang</li> </ul>
9.	PM. 9 Tahun 2017	Sertifikasi Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT.</li> <li>- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</li> <li>- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang</li> </ul>
10.	PM. 16 Tahun 2017	Sertifikasi Tenaga Perawatan Sarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT.</li> <li>- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</li> <li>- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang</li> </ul>
11.	PM 17 Tahun 2017	Sertifikasi Tenaga Perawatan Prasarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT.</li> <li>- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</li> <li>- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang</li> </ul>
<b>Tahun 2018</b>			
1	PM. 17 Tahun 2018	Pedoman dan Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api	Penyesuaian Rumus perhitungan Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api
2	PM. 26 Tahun 2018	Perubahan kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 51 Tahun 2012 tentang Subsidi Angkutan Perintis Orang Dengan Kereta Api	Penyesuaian Rumus dan komponen perhitungan Tata Cara Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api Perintis
3.	PM. 31 Tahun 2018	Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 113 Tahun 2017 tentang Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas Ekonomi Untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik	Penyesuaian Tarif KA PSO
4.	PM. 32 Tahun 2018	Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Perintis	Penyesuaian Tarif KA Perintis



No	Nomor	Peraturan Tentang	Keterangan
5.	PM. 44 Tahun 2018	Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian	Mengakomodir perkembangan teknologi persinyalan di bidang perkeretaapian (LRT, MRT, Kereta Api Kecepatan Tinggi)
6.	PM. 45 Tahun 2018	Persyaratan Teknis Peralatan Telekomunikasi Perkeretaapian	Mengakomodir perkembangan teknologi Telekomunikasi di bidang perkeretaapian (LRT, MRT, Kereta Api Kecepatan Tinggi)
7.	PM. 50 Tahun 2018	Persyaratan Teknis Instalasi Listrik Perkeretaapian	Mengakomodir perkembangan teknologi kelistrikan di bidang perkeretaapian (LRT, MRT, Kereta Api Kecepatan Tinggi)
8.	PM. 54 Tahun 2018	Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2016 tentang Koneksi dan Bentuk Kerjasama Lainnya Antara Pemerintah Dengan Badan Usaha di Bidang Perkeretaapian Umum	Mengakomodir asas KPBU di koneksi
9.	PM. 69 Tahun 2018	Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian	Disusun dalam rangka melaksanakan amanah PP 6 Tahun 2017 tentang perubahan PP 56 Tahun 2009 tentang Perkeretaapian
10.	PM. 86 Tahun 2018	Sertifikasi Tenaga Penguji Prasarana Perkeretaapian dan Tenaga Penguji Sarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</li> <li>- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang</li> </ul>
11.	PM. 87 Tahun 2018	Sertifikasi Inspektur dan Auditor Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</li> <li>- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang</li> </ul>
12.	PM. 91 Tahun 2018	NSPK Perizinan Berusaha secara elektronik di bidang perkeretaapian	- Menyederhanakan perizinan di bidang perkeretaapian dengan menggabungkan beberapa perizinan menjadi satu dan diintegrasikan secara elektronik melalui lembaga OSS.
13.	PM. 94 Tahun 2018	Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan	- Untuk mengakomodir kebutuhan di bidang keselamatan perkeretaapian
14.	PM. 119 Tahun 2018	Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan	- Untuk mengakomodir kebutuhan dalam pengurusan LRT Sumsel
<b>Tahun 2019</b>			
1	PM. 21 Tahun 2019	Perubahan atas Peraturan Menteri nomor PM 66 Tahun 2013 tentang Perizinan Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian umum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mencantumkan besaran modal awal yang disetor kepada Pemerintah sehingga mempermudah investasi</li> <li>- Mencabut Pasal yang ada di PM 45 Tahun 2015</li> </ul>
2	PM. 22 Tahun 2019	Perubahan atas Peraturan Menteri nomor PM 31 Tahun 2012 tentang Perizinan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian umum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mencantumkan besaran modal awal yang disetor kepada Pemerintah sehingga mempermudah investasi</li> <li>- Mencabut Pasal yang ada di PM 45 Tahun 2015</li> </ul>
3.	PM 18 Tahun 2019	Standar Tempat dan Peralatan Perawatan Sarana Perkeretaapian	Untuk melaksanakan amanah dari PP 56 Tahun 2009
4.	PM 36 TAHUN 2019	Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pelayanan Kelas	Penyesuaian Tarif PSO untuk tahun 2019

No	Nomor	Peraturan Tentang	Keterangan
		Ekonomi Untuk Melaksanakan Kewajiban Pelayanan Publik	
5.	PM. 63 Tahun 2019	Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api	Mengakomodir usulan untuk penyandang difabel dan standar minimum yang ada di jenis kereta api yang baru seperti LRT, MRT, Kereta Bandara, dan Kereta Api Kecepatan Tinggi
6.	PM. 69 Tahun 2019	Standar Spesifikasi Teknis Kereta Api Kecepatan Tinggi	Untuk melaksanakan amanah dari PP 56 Tahun 2009 dan untuk mengatur spesifikasi teknis Kereta Api Kecepatan Tinggi

### C. Rencana, Alokasi dan Realisasi Anggaran

Berdasarkan Reviu Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019 bidang perkeretaapian, diperoleh kebutuhan pendanaan untuk setiap penyelenggaraan perkeretaapian untuk tahun 2015-2019 sekitar Rp. 126 triliun. Namun dengan keterbatasan

pembiayaan APBN, maka sampai dengan tahun 2019, investasi APBN dalam pembangunan perkeretaapian yang disediakan total hanya mencapai Rp. 84 triliun atau 67% dari total kebutuhan tahun 2015-2019 berdasarkan Reviu Renstra. GAP pembiayaan tahun 2015-2019 mencapai Rp. 42 triliun.

**Tabel I.17** Kebutuhan dan Realisasi Pendanaan Kegiatan Tahun 2015-2019

No	Uraian	Tahun					Total	
		2015	2016	2017	2018	2019		
1	RPJMN	18.554,40	39.433,60	46.066,80	63.109,90	65.488,50	232.663,2***	
2	REVIU RENSTRA	12.583,38	11.690,41	23.526,74	32.810,32	46.262,37	126.873,24	
3	a	DIPA awal	18.697,97	10.407,32	16.639,33	17.796,05	15.998,77	79.539,37
	b	Luncuran	0	0	2.206,4	1.392,48	1.654,17	
	c	DIPA*****	18.697,97	10.407,32	18.845,73	19.188,45	17.652,94*	
4	REALISASI	12.563,76	5.803,68	15.489,40	15.782,33**	14.761,71****	64.400,88	

Keterangan: \*)Pagu DJKA 2019, sumber: <http://e-monitoring.dephub.go.id/>

\*\*) Realisasi Tahun 2018 berdasarkan <http://e-monitoring.dephub.go.id/>

\*\*\*) Total pendanaan pada RPJMN adalah total pendanaan untuk prasarana dan sarana, termasuk pendanaan diluar APBN

\*\*\*\*) Realisasi akhir bulan Desember 2019

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2019

### D. Capaian Sasaran Kinerja Ditjen Perkeretaapian 2015 – 2019

Pencapaian indikator kinerja utama (IKU) Ditjen Perkeretaapian setiap tahun dievaluasi dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Berdasarkan LAKIP tahun

2015 dan konsep LAKIP tahun 2016, terangkum evaluasi pencapaian indikator kinerja utama (IKU) Ditjen Perkeretaapian.

**Tabel I.18** Capaian Indikator Kinerja Program (IKP) Ditjen Perkeretaapian Tahun 2015-2016

Indikator Kinerja Program	Satuan	Tahun 2015			Tahun 2016		
		Target	Capaian	%	Target	Capaian	%
<b>1. Menurunnya angka kecelakaan transportasi perkeretaapian</b>							
Ratio kejadian kecelakaan transportasi kereta api	Kecelakaan/1 juta km	0,55	1,5	209	0,55	0,24	44
Jumlah pedoman standar keselamatan transportasi	Dokumen	1	1	100	0	0	0
Jumlah sarana dan prasarana keselamatan transportasi kereta api	Unit	18	18	100	67	19	28
Tingkat Ketersediaan ATP	Unit	5	3	60	4	0	0
Jumlah pengamanan/penanganan Perlintasan sebidang	Lokasi	34	21	62	44	3	7
Jumlah Sertifikasi SDM Teknis Perkeretaapian	Sertifikat	1710	2502	146	3792	5715	151
<b>2. Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian</b>							
Jumlah gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api (pelemparan batu)	Kejadian	320	338	106	288	34	12
<b>3. Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian</b>							
Jumlah pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian (penyempurnaan/revisi)	Dokumen	2	2	100	0	0	0
<b>4. Meningkatkan kinerja Ditjen Perkeretaapian dalam mewujudkan good governance</b>							
Jumlah penyederhanaan perijinan di lingkungan Dirjen Perkeretaapian	Ijin	20	20	100	20	20	100
Pelaksanaan IMO	Tahun	1	1	100	1	1	100
Jumlah penumpang KA PSO	Penumpang	373.795.647	345.744.314	92	560.693.471	322.031.775	57
<b>5. Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi perkeretaapian</b>							
Jumlah emisi gas rumah kaca dari transportasi perkeretaapian yang dapat diturunkan	Juta ton CO2e	0,259	0,709	274	0,476	5,008	105 2
Jumlah prasarana KA yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan	Lokasi	0	0	0	0	0	0
<b>6. Mewujudkan peningkatan Kapasitas, Aksesibilitas dan Keterpaduan dalam penyediaan dan prasarana perkeretaapian nasional</b>							
Terbangunnya jalur kereta api	Km'sp	186,99	179,33	96	409,65	33,99	8
Jumlah sarana kereta api	Unit	9	9	100	24	3	13
Terselenggaranya proses KPS dalam penyediaan Infrastruktur transportasi perkeretaapian	Proyek	0	0	0	1	1	100
<b>7. Mewujudkan peningkatan Aksesibilitas Publik terhadap layanan transportasi kereta api</b>							
Jumlah lintasan/rute angkutan perintis KA	Trayek/ Lintas/Rute	3	3	100	6	6	100
Jumlah lintasan/rute angkutan KA perintis menjadi komersial	Trayek/ Lintas/Rute	0	0	0	0	0	0
<b>8. Meningkatkan peran kereta api dalam penyediaan Angkutan Massal Perkotaan berbasis jalan rel</b>							
Jumlah wilayah perkotaan yang menerapkan angkutan massal berbasis kereta api	Kota	5	5	100	7	5	71

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2019

### **1. Capaian Indikator Kinerja Ratio kejadian kecelakaan transportasi kereta api**

Target yang ditetapkan tahun 2015 dan 2016 yaitu sebesar 0,55 Ratio kecelakaan/1 juta km dan capaian pada Tahun 2015 mencapai sebesar 1,15 Ratio kecelakaan/ 1 juta km atau dengan capaian realisasi sebesar -9,09 karena Belum maksimalnya keselamatan dan pelayanan melalui pemulihan kondisi prasarana dan sarana Perkeretaapian. Pada tahun 2016 kejadian kecelakaan menurun menjadi 15 kejadian atau menurun sebanyak 386,67% dari tahun 2015, sehingga rasio Kejadian Kecelakaan pada tahun 2016 mengalami penurunan menjadi 0,24 ratio kecelakaan/1 juta km dari target yang ditetapkan. Pencapaian keberhasilan tersebut didukung juga adanya pelaksanaan kegiatan yang menunjang keselamatan transportasi perkeretaapian antara lain :

- a. Audit Keselamatan Perkeretaapian dan Safety Assessment
- b. Inspeksi Keselamatan Perkeretaapian
- c. Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Kereta Api

### **2. Indikator Kinerja Jumlah pedoman standar keselamatan**

Pada Tahun 2015, presentasi capaian jumlah pedoman standar keselamatan mencapai 100% hal tersebut karena Ditjen Perkeretaapian melakukan kegiatan Penyusunan PM Pedoman dan Tata Cara Audit Keselamatan Perkeretaapian selanjutnya pada Tahun 2016, Tidak terdapat target maupun realisasi untuk Indikator Kinerja Jumlah pedoman standar keselamatan, hal ini dikarenakan Pedoman Standar Keselamatan Perkeretaapian telah diterbitkan pada tahun 2015, sehingga target terhadap penyusunan pedoman standar keselamatan sesuai renstra sebanyak 2 buah telah terpenuhi pada tahun 2015.

### **3. Capaian Indikator Kinerja Tingkat Ketersediaan fasilitas dan peralatan**

### **peningkatan keselamatan & SDM perkeretaapian**

Pada Tahun 2015 dan 2016, Ketersediaan fasilitas dan peralatan peningkatan keselamatan & SDM mencapai 100% hal tersebut karena Ditjen Perkeretaapian melakukan beberapa kegiatan Pengadaan Peralatan Pendukung Kegiatan dan Peningkatan Keselamatan Perkeretaapian, melalui Penyusunan pedoman dan tata cara pelaksanaan, evaluasi dan pelaporan safety assessment perkeretaapian yang telah selesai dan tuntas di akhir tahun 2015. Kegiatan Pengadaan Pintu Perlindungan sebanyak 11, kegiatan Upgrade Peralatan Simulator Sarana Perkeretaapian untuk Pengujian SDM telah dilakukan yang terdapat di Balai Pengujian di Bekasi, kegiatan Pengadaan Peralatan Sistem Monitoring Kompetensi SDM Perkeretaapian dan kegiatan Pengadaan Peralatan Berat untuk Mengangkat dan Menggeser Beban Akibat Kecelakaan KA, Pengadaan gerbong pendukung peralatan berat untuk mengangkat dan menggeser beban akibat kecelakaan Kereta Api sebanyak 1 unit dan telah selesai dilaksanakan ditahun 2016.

### **4. Capaian Indikator Kinerja Tingkat Ketersediaan ATP**

Pada Tahun 2015, Tingkat Ketersediaan ATP Tahun 2015 mencapai 3 unit (60%) dan belum memenuhi sebagaimana target yang ditetapkan sebanyak 5 unit (100%) karena terdapat beberapa kegagalan yang menyebabkan tidak tercapai yaitu Proses pelelangan yang memerlukan waktu 1 bulan lebih sehingga proses pelaksanaan pekerjaan tidak mencukupi untuk dilaksanakan. Capaian pada Tahun 2016 sebesar 0 unit atau tidak ada pengadaan dan pemasangan ATP pada Tahun 2016.

### **5. Capaian Indikator Kinerja Jumlah Pengamanan/Penanganan Perlindungan Sebidang**

Pada Tahun 2015, Jumlah Pengamanan atau Penanganan Perlindungan Sebidang Tahun 2015



mencapai 21 lokasi (61,76%) dan belum memenuhi sebagaimana target yang ditetapkan sebanyak 34 lokasi (100%) Proses pelelangan yang memerlukan waktu 1 bulan lebih sehingga proses pelaksanaan pekerjaan tidak mencukupi untuk dilaksanakan namun pada Tahun 2016 mengalami peningkatan pencapaian sebesar 100%. Karena Pada Tahun 2016 telah dilaksanakan kegiatan Pengamanan atau Penanganan Perlintasan Sebidang di 3 (tiga) lokasi di wilayah Sumatera Selatan yang bertujuan untuk mengamankan operasi kereta api dari kecelakaan dengan lalu lintas angkutan jalan raya.

#### **6. Capaian Indikator Kinerja Jumlah Sertifikasi SDM Teknis Perkeretaapian**

Pada Tahun 2015, Jumlah Sertifikasi SDM Teknis Perkeretaapian mencapai 146,32% sudah melebihi dari target yang ditentukan pada tahun 2015 faktor keberhasilan pada target yang sudah dicapai tersebut yaitu ada peraturan yang mewajibkan awak sarana KA harus dapat tersertifikasi sehingga banyaknya peserta yang mengikuti pelatihan sesuai dengan bidangnya masing-masing namun capaian pada tahun 2016 mengalami penurunan yang tercapai sebanyak 3213 atau sebesar 72,23% dari target yang ditetapkan sebesar 4.448 sertifikat. Faktor yang menyebabkan capaian target tidak terpenuhi karena keterbatasan waktu untuk melaksanakan kegiatan pengujian dan sertifikasi.

#### **7. Capaian Indikator Kinerja Jumlah gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api (pelemparan batu)**

Pada Tahun 2015, untuk sasaran Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi perkeretaapian pada indikator kinerja Jumlah gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api (pelemparan batu) mencapai 105,63% jumlah capaian tersebut belum sesuai dengan target yang ditentukan pada tahun 2015, faktor tersebut karena

kurangnya peran pemerintah daerah terhadap penanganan vandalisme di masing-masing wilayah dan sosialisasi terhadap masyarakat terkait bahaya pelemparan batu masih terbatas. Pada Tahun 2016 Capaian indikator kinerja Jumlah gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api (pelemparan batu) mengalami penurunan mencapai 188,19% dari target yang ditetapkan sebesar 288 kejadian. Capaian ini melebihi dari target yang sudah ditentukan dan didukung dengan adanya pelaksanaan kegiatan antara lain :

- a. Penyidikan dan Evaluasi Tindak Pidana Perkeretaapian
- b. Penyuluhan Regulasi Pidana Perkeretaapian dan Sosialisasi Tata Cara Berlalu Lintas di Perlintasan Sebidang

#### **8. Capaian Indikator Kinerja Jumlah pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian (penyempurnaan / revisi)**

Pada Tahun 2015, Jumlah pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian (penyempurnaan/revisi) Tahun 2015 mencapai 100%. Dalam rangka mencapai sasaran pada tahun 2015 Ditjen Perkeretaapian melakukan penyusunan Rancangan Peraturan Menteri di Bidang Lalu Lintas Kereta Api dan Rancangan Peraturan Menteri Formulasi Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian (TAC) dengan Metode Tarif. Pada Tahun 2016, Tidak terdapat target maupun realisasi. Hal ini disebabkan karena penyempurnaan/revisi telah dilakukan pada tahun 2015 sebanyak 2 Dokumen.

#### **9. Capaian Indikator Kinerja Jumlah penyederhanaan perijinan di lingkungan Ditjen Perkeretaapian**

Pada Tahun 2015 dan 2016 Jumlah penyederhanaan perijinan di lingkungan Ditjen Perkeretaapian Tmencapai 100%. Dalam rangka mencapai sasaran Ditjen Perkeretaapian melakukan revisi beberapa

Peraturan Menteri Perhubungan khususnya mengenai waktu pelaksanaan Perizinan di bidang perkeretaapian. hal ini dilakukan dalam rangka mempersingkat waktu perizinan dan prosedur tahapan perizinan menjadi lebih pendek dan waktu pelaksanaan penyederhanaan perizinan ini disusun dan dilaksanakan dalam periode kurang lebih 1(satu) bulan.

#### **10. Capaian Indikator Kinerja Pelaksanaan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara (IMO)**

Capaian Indikator Kinerja Pelaksanaan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara (IMO) Tahun 2015 dan 2016 mencapai 100% sudah sesuai dengan yang ditargetkan karena pelaksanaan kegiatan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara berjalan dengan lancar.

#### **11. Capaian Indikator Kinerja Jumlah Penumpang KA Public Service Obligation (PSO)**

Capaian Indikator Kinerja Jumlah Penumpang KA PSO Tahun 2016 mencapai 98,15% belum sesuai dengan target yang ditentukan karena ada beberapa kendala yang menyebabkan kegagalan capaian target tidak tercapai yaitu sebagai berikut :

- a. Perubahan frekuensi KA akibat adanya bencana alam
- b. Ketidaksiharian jumlah Stamformasi realisasi dibandingkan dengan Stamformasi kontrak atau Stamformasi realisasi biasanya lebih rendah dibandingkan dengan Stamformasi kontrak

#### **12. Capaian Indikator Kinerja Jumlah emisi gas rumah kaca dari sektor transportasi perkeretaapian yang dapat diturunkan**

Pada Tahun 2015, Jumlah emisi gas rumah kaca dari sektor transportasi perkeretaapian yang dapat diturunkan Tahun 2015 mencapai 273% dan Tahun 2016 mencapai 702,31% pencapaian yang melebihi

target ini menunjukkan sumbangsih dari subsektor perkeretaapian mencapai artinya lebih banyak dari sebagaimana target yang ditetapkan. Faktor yang menjadi keberhasilan untuk mencapai target tersebut yaitu. Dijelaskan bahwa pencapaian yang melebihi target ini menunjukkan sumbangsih dari subsektor perkeretaapian mencapai 5,008 Juta ton CO<sub>2</sub>e artinya lebih banyak dari sebagaimana target yang ditetapkan karena jumlah penumpang pada tahun 2016 meningkat.

#### **13. Capaian Indikator Kinerja Terbangunnya jalur kereta api**

Pada Tahun 2015, Terbangunnya jalur kereta api mencapai sepanjang 179,33 Km'sp (95,90%) dan belum memenuhi sebagaimana target yang ditetapkan sepanjang 186,99 Km'sp (100%) karena ada beberapa kegiatan pembangunan jalur yang terdapat hambatan/kendala sedangkan pada tahun 2016 mengalami penurunan karena capaian Indikator Kinerja Terbangunnya jalur kereta api sebesar 29,66% dan belum memenuhi sebagaimana target yang ditetapkan sepanjang 114,59 Km'sp Beberapa kegagalan yang menyebabkan capaian target tidak tercapai karena terkendala terkait permasalahan mengenai pembebasan tau pengadaan lahan.

#### **14. Capaian Indikator Kinerja Jumlah sarana kereta api**

Pada Tahun 2015, Jumlah pengadaan sarana kereta api Tahun 2015 mencapai 100%. Dalam rangka mencapai sasaran pada tahun 2015 Ditjen Perkeretaapian melakukan kegiatan Pengadaan Pengadaan Kereta Inspeksi (Multiyears 2014-2015) - 1 unit, Pengadaan TMC lebar spoor 1435 mm – 1 unit, Pengadaan Lori Inspeksi – 5 unit, Pengadaan Kereta Kedinasan – 1 unit dan Pengadaan Kereta Inspeksi – 1 unit. Konsultan Pengawas Pengadaan Kereta. Penyelesaian Pekerjaan sarana KA tersebut untuk TW1.TW2 dan TW3 tidak dapat di bagi jumlah unit tersebut sehubungan kegiatan tersebut bersifat satuan

ukuran tahunan. Capaian Indikator Kinerja Jumlah pengadaan sarana kereta api Tahun 2016 mencapai 100% sudah sesuai dengan yang ditargetkan karena Pengadaan sarana tahun 2016 tidak mengalami kendala dalam proses konstruksi atau pengerjaan.

**15. Capaian Indikator Kinerja Terselenggaranya Proses Kerjasama Pemerintah Swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi perkeretaapian**

Pada sasaran Mewujudkan peningkatan Kapasitas, Aksesibilitas dan Keterpaduan dalam penyediaan Sarana dan Prasarana perkeretaapian nasional khususnya indikator kinerja Terselenggaranya Proses Kerjasama Pemerintah Swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi perkeretaapian, untuk target dan capaian di tahun 2015 tidak ditargetkan dan tidak terdapat kegiatan untuk Proses Kerjasama Pemerintah Swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi perkeretaapian. hal ini masih dalam proses pembahasan dan akan di tindaklanjuti dengan MoU.

**16. Capaian Indikator Kinerja Jumlah lintasan/ rute angkutan perintis kereta api**

Pada Tahun 2015, Jumlah lintasan/ rute angkutan perintis kereta api Tahun 2015 mencapai 100%. Dalam rangka mencapai sasaran pada tahun 2015 Ditjen Perkeretaapian, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor 159 tahun 2015 tentang penetapan lintas pelayanan perkeretaapian angkutan perintis terealisasi 100% sesuai dengan target lintasan angkutan kereta api yang ditetapkan sebanyak 3 lintas yaitu: angkutan KA perintis lintas Mojokerto-Tarik-Tulangan-Sidoarjo, angkutan perintis KA lintas Purwosari-Sukoharjo-Wonogiri, dan angkutan KA perintis lintas Kertapati-Inderalaya. Pada tahun 2016 terdapat 1 target yang ditetapkan pada reviu Perjanjian Kinerja (PK) 2016 berdasarkan target kinerja pada Renstra 2015-2019 yaitu Perkeretaapian

Batubara Tanjung Enim – Tanjung Api-api. Target tersebut telah berhasil tercapai dengan adanya Persetujuan Penetapan Trase Jalur kereta Api Tanjung Enim – Tanjung Api-api oleh Menteri Perhubungan tanggal 7 November 2016 (Triwulan IV).

**17. Capaian Indikator Kinerja Jumlah lintasan/rute angkutan kereta api perintis menjadi komersial**

Pada sasaran mewujudkan peningkatan aksesibilitas publik terhadap layanan transportasi kereta api khususnya indikator kinerja Jumlah lintasan/rute angkutan kereta api perintis menjadi komersial, untuk target dan capaian di tahun 2015 tidak ditargetkan namun pada Tahun 2016 capaian KA perintis menjadi komersil sebesar 100% dari target yang ditetapkan sebanyak 6 trayek/lintasan/rute artinya capaian tersebut sudah sesuai dengan target yang ditetapkan. Angkutan Perintis Perkeretaapian pada tahun 2016 dilaksanakan pada 6 lintas dengan tujuan meningkatkan pelayanan angkutan kereta api dan untuk menunjang perkembangan ekonomi masyarakat serta membantu mobilisasi masyarakat dalam penyediaan jasa layanan transportasi kereta api.

**18. Capaian Indikator Kinerja Jumlah wilayah perkotaan yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis kereta api**

Pada Tahun 2015, Jumlah wilayah perkotaan yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis kereta api Tahun 2015 mencapai 100%. Dalam rangka mencapai pada tahun 2015 Ditjen Perkeretaapian, dalam meningkatkan Peran Kereta Api dalam Penyelenggaraan Angkutan Massal Perkotaan berbasis Rel maka Pemerintah melakukan MoU dan pelaksanaan pekerjaan di 5 lokasi wilayah perkotaan antara lain LRT Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi (JBDB), LRT Provinsi Sumatera Selatan, KA Perkotaan Bandung, KA Perkotaan Surabaya dan LRT DKI Jakarta.

Dalam rangka mencapai sasaran Meningkatkan peran Kereta Api dalam

Penyediaan Angkutan Massal Perkotaan Berbasis Jalan Rel pada tahun 2016 Ditjen Perkeretaapian, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor: KP 215 Tahun 2015 tentang Izin Operasi Sarana Perkeretaapian Umum PT. KAI *Commuter* Jabodetabek dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor: KP. 434 Tahun 2016 tentang Izin Operasi Sarana Perkeretaapian Umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terealisasi 100% sesuai dengan target lokasi wilayah perkotaan yang menerapkan sistem angkutan massal berbasis kereta api ditetapkan dalam kinerja 2016 sebanyak 5 lokasi yaitu:

1. Jabodetabek;
2. Yogya – Solo;
3. Bandung;
4. Surabaya;
5. Medan.

Sejalan dengan perkembangan kebijakan di tingkat nasional, internal Kementerian Perhubungan dan upaya meningkatkan kinerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian maka dilakukan evaluasi kembali/tinjau ulang materi dan muatan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2015 – 2019.

Hal – hal yang mendasari tinjau ulang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2015 – 2019 antara lain :

1. Terbitnya regulasi tentang percepatan pembangunan Proyek Strategis Nasional yang bertujuan meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui pengembangan infrastruktur proyek – proyek strategis dan dapat direalisasikan dalam kurun waktu singkat.
2. Dalam rangka peningkatan kualitas implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian perlu dilakukan penyempurnaan tujuan, sasaran

dan indikator kinerja agar berbasis *outcome*.

3. Keterbatasan anggaran tiap tahun yang masih jauh dari indikasi kebutuhan anggaran yang tercantum dalam renstra yang berdampak pada capaian pembangunan infrastruktur perkeretaapian.
4. Keterbatasan anggaran pemerintah dalam penyediaan infrastruktur, pemerintah berinisiasi mendorong peningkatan peran dan kontribusi badan usaha melalui berbagai skema pendanaan kreatif.

Pada dokumen tinjau ulang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2015 – 2019, disebutkan bahwa tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah :

1. Peningkatan konektivitas dan pelayanan jaringan transportasi kereta api dengan sasaran program :
  - a. Meningkatnya konektivitas jaringan perkeretaapian nasional.
  - b. Terwujudnya pelayanan transportasi kereta api yang andal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.
2. Peningkatan keselamatan, keamanan dan kinerja pengendalian transportasi kereta api dengan sasaran program Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi kereta api.
3. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi kereta api dengan sasaran program Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi kereta api.

Pencapaian Sasaran Program (SP) dan Target Indikator Program (IKP) Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2019 menunjukkan bahwa dari 7 (Tujuh) Target IKP, yang capaiannya diatas target sebanyak 5 (lima) IKP dan IKP yang capaiannya belum sesuai target yang telah ditetapkan sebanyak 2 (dua) IKP (Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2019).

**Tabel I.19** Capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Ditjen Perkeretaapian Tahun 2017 -2019

Sasaran Program	Indikator Kinerja Utama (IKU)	Satuan	2017	2018	2019
SP1 Meningkatkan KONEKTIVITAS jaringan perkeretaapian nasional	IK1 Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	0,25	0,29	0,31
SP2 Terwujudnya PELAYANAN transportasi kereta api yang andal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah	IK2 Modal share angkutan penumpang kereta api	% Total nasional	5,03	5,35	5,65
	IK3 Modal share angkutan barang kereta api	% Total nasional	0,23	0,25	0,26
SP3 Meningkatkan KESELAMATAN dan KEAMANAN transportasi kereta api	IK4 Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (rate of accident)	Kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh	0,26	0,24	0,15
	IK5 Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api	Kejadian gangguan keamanan/1 juta km tempuh	6,59	6,89	4,44
SP4 Meningkatkan KINERJA PELAYANAN sarana dan prasarana transportasi kereta api	IK6 Prosentase capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) transportasi kereta api	%	66,05	76,18	81,31
	IK7 Prosentase penurunan gas rumah kaca dari subsektor perkeretaapian	%	15,32	18,61	29,52

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2019

### 1. Rasio Konektivitas Antar Wilayah

Realisasi rasio konektivitas antar wilayah pada Tahun 2017, 2018 dan 2019 masih dibawah target yang ditentukan pada setiap tahunnya, pada tahun 2017 sebesar 0,25 atau capaian kinerja sebesar 89,29% dari target yang sudah ditetapkan tahun 2017 sebesar 0,28, pada tahun 2018 sebesar 0,29 atau capaian kinerja sebesar 93,55% dari target yang ditetapkan tahun 2018 yaitu sebesar 0,31 dan pada tahun 2019 sebesar 0,31 atau Capaian Kinerja sebesar 91,18% dari target yang ditetapkan tahun 2019 yaitu sebesar 0,34. Artinya capaian tersebut tidak sesuai dengan target yang ditentukan faktor atau kendala dalam pelaksanaan pembangunan adalah proses penertiban lahan yang sulit.

### 2. Modal Share Angkutan Penumpang

Realisasi Modal Share angkutan penumpang kereta api pada tahun 2017, 2018 dan 2019 sudah melebihi target yang ditentukan setiap tahunnya, pada tahun 2017

sebesar 5,03% atau capaian kinerja sebesar 125,87% dari target yang ditetapkan tahun 2017 yaitu sebesar 4%. Pada tahun 2018 sebesar 5,33%, atau capaian kinerja sebesar 102,50% dari target yang ditetapkan tahun 2018 yaitu sebesar 5,2%. Tahun 2019 capaian modal share angkutan penumpang kereta api sebesar 5,65%, atau capaian kinerja sebesar 106,60% dari target yang ditetapkan tahun 2019 yaitu sebesar 5,3%. Keberhasilan capaian kinerja didukung dengan adanya kebijakan/kegiatan/ kondisi yang mengarah pada shifting moda yaitu :

- a. Pembangunan kereta api perkotaan termasuk perpanjangan pelayanan
- b. Penyediaan tarif angkutan kereta api yang terjangkau oleh masyarakat melalui pemberian subsidi berupa subsidi angkutan perintis

### 3. Modal Share Angkutan Barang Kereta Api

Realisasi modal share angkutan barang kereta api pada tahun 2017 dan 2018 sudah melebihi target yang ditentukan setiap tahunnya pada tahun 2017 sebesar 0,23%, atau capaian

kinerja sebesar 113,32% dari target yang ditetapkan tahun 2017 yaitu sebesar 0,2 %, tahun 2018 sebesar 0,25%, atau capaian kinerja sebesar 100% dari target yang ditetapkan tahun 2018 yaitu sebesar 0,25 %. Keberhasilan capaian kinerja didukung dengan adanya kebijakan peningkatan pelayanan jasa angkutan barang oleh operator melalui penyediaan fasilitas door to door. Selanjutnya ada Tahun 2019 realisasi capaian mengalami penurunan dari target yang ditentukan yaitu sebesar 0,26%, atau capaian kinerja sebesar 89,66% dari target yang ditetapkan tahun 2019 yaitu sebesar 0,29%. Faktor yang menyebabkan tidak tercapainya capaian kinerja Modal share angkutan barang kereta api karena terbatasnya pelayanan angkutan kereta api terutama konektivitas dengan simpul transportasi dan outlet produksi sehingga menyebabkan double handling.

#### **4. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Kereta Api (Rate of Accident)**

Capaian indikator kinerja rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api pada tahun 2017, 2018 dan 2019 mengalami penurunan dari target yang ditentukan artinya menurunnya kejadian kecelakaan transportasi KA setiap tahunnya. Pada tahun 2017 telah terjadi 17 kali kejadian kecelakaan. Relisasi rasio kejadian kecelakaan sebesar 0,26 dari target yang ditetapkan yaitu sebesar 0,55 Ratio kecelakaan. Tahun 2018 sebesar 0,24 ratio kecelakaan/1 juta km atau capaian kinerja sebesar 107,69% dari target yang ditetapkan tahun 2018 yaitu sebesar 0,26 ratio kecelakaan/ 1 juta km dan pada tahun 2019 sebesar 0,15 kejadian kecelakaan/ 1 juta km tempuh atau capaian kinerja sebesar 142,31% dari target yang ditetapkan tahun 2019 yaitu sebesar 0,26. Pencapaian keberhasilan melebihi target tersebut didukung juga pelaksanaan kegiatan yang dapat menunjang keselamatan transportasi perkeretaapian antara lain :

- a. Perawatan/pemeliharaan prasarana perkeretaapian melalui mekanisme IMO;
- b. Peningkatan kapasitas dan keandalan prasarana perkeretaapian pada lintas utama;
- c. Sosialisasi dan kampanye keselamatan perkeretaapian.

#### **5. Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Kereta Api**

Pada Tahun 2017 realisasi rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api tahun sebesar 6,59 sedangkan target pada tahun 2018 yaitu sebesar 10,7 ratio gangguan keamanan/ 1 juta km atau capaian sebesar 138,41%. Tahun 2018 realisasi rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api tahun mengalami penurunan sebesar 6,89 sedangkan target pada tahun 2018 yaitu sebesar 6,5 atau capaian sebesar 94,00% karena adanya pelayanan jasa transportasi kereta api berupa usaha sabotase/mencelakakan KA, pelemparan dan pencurian aset. Selanjutnya pada tahun 2019 realisasi rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api tahun sebesar 4,44 Capaian sebesar 131,69% dari target yang ditetapkan tahun 2019 yaitu sebesar 6,5 keberhasilan pencapaian didukung adanya pelaksanaan kegiatan antara lain :

- a. Koordinasi insentif dengan Pemerintah Daerah dan Kepolisian sepanjang jalur kereta api untuk pengamanan aset perkeretaapian dan pencegahan pelemparan
- b. Sosialisasi dan pendekatan kepada masyarakat yang tinggal di sepanjang jalur kereta api dan dekat perlintasan sebidang

#### **6. Presentase Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api**

Realisasi Presentase capaian On Time Performance (OTP) transportasi kereta api tahun 2017 sebesar 66,05%, sedangkan target sebesar 65% atau capaian sebesar 101,62%.

Presentase capaian On Time Performance (OTP) transportasi kereta api tahun 2018 sebesar 76,90%, sedangkan target sebesar 67% atau capaian sebesar 114,78%. Realisasi Presentase capaian on time performance (OTP) transportasi kereta api tahun 2019 sebesar 81,31% atau capaian kinerja sebesar 117,84% dari target yang ditetapkan pada tahun 2019 sebesar 69%. Capaian tersebut sudah melebihi dari target yang ditentukan. Pencapaian keberhasilan tersebut didukung dengan adanya pelaksanaan kegiatan yaitu perencanaan Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA) tersusun dengan baik dan efisiensi waktu yang dilakukan oleh Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA).

#### **7. Presentase Penurunan Gas Rumah Kaca dari Subsektor Perkeretaapian**

Pada Realisasi presentase penurunan gas rumah kaca dari sub sektor perkeretaapian tahun 2017 sebesar 15,32% (3,817 Juta ton CO<sub>2</sub>e), sedangkan target tahun 2018 sebesar 6,04% atau capaian sebesar 253,64%. Pada Realisasi presentase pada tahun 2018 sebesar 18,61% (3,9058 Juta ton CO<sub>2</sub>e) sedangkan target tahun 2018 sebesar 18,00% atau capaian sebesar 103,39% dan realisasi persentase penurunan gas rumah kaca dari subsektor perkeretaapian tahun 2019 sebesar 29,52% (4,287 Juta ton CO<sub>2</sub>e) atau capaian kinerja sebesar 147,60% dari target yang ditetapkan sebesar 20% (3,51 Juta ton CO<sub>2</sub>e). Capaian keberhasilan yang dilakukan dalam menganalisa penurunan emisi gas rumah kaca pada sektor KA adanya peningkatan jumlah penumpang terangkut melalui moda kereta api dan Peningkatan jumlah barang terangkut melalui moda kereta api.

#### **1.1.5 Hasil Aspirasi Masyarakat terkait Dukungan terhadap Pemenuhan Kebutuhan Publik, Layanan Publik dan Regulasi dalam Lingkup Kewenangan Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Guna mendapat saran masukan dari masyarakat dan stakeholder, Direktorat Jenderal Perkeretaapian berusaha menjaring aspirasi. Beberapa masukan yang akan menjadi pertimbangan dalam pelayanan perkeretaapian diantaranya adalah:

- a. Pengembangan kereta barang yang berfungsi menghubungkan pusat industri dengan pelabuhan.
- b. Usulan dari masyarakat di berbagai wilayah agar difasilitasi dalam pembangunan kereta api perkotaan.
- c. Perkeretaapian agar diarahkan juga untuk pengembangan sektor pariwisata guna mendorong neraca transaksi berjalan Indonesia di ASEAN pada jasa pendapatan yang masih defisit. Salah satu upaya saat ini adalah Pemerintah Pusat dan Bank Indonesia menyepakati 9 (sembilan) strategi untuk mendorong pariwisata sebagai salah satu sumber pertumbuhan ekonomi, dan pengembangan kereta api telah masuk di strategi ke-6.
- d. Pembangunan perkeretaapian banyak bersinggungan dengan lintas sektoral terutama terkait dengan perlintasan sebidang yaitu dengan sektor jalan, maka diperlukan peningkatan koordinasi dan kerjasama antar Kementerian/Lembaga.
- e. Tuntutan pemenuhan target yang besar pada subsektor perkeretaapian sebaiknya diimbangi dengan jumlah SDM yang sebanding, maka diharapkan SDM di Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat bertambah sesuai kebutuhan.
- f. Agar beban penyelenggaraan perkeretaapian tidak hanya di pusat saja, maka Direktorat Jenderal Perkeretaapian perlu mendorong pemerintah daerah berperan aktif agar mampu berperan dalam penyelenggaraan perkeretaapian.
- g. Diharapkan dalam pembangunan perkeretaapian dapat menghindari munculnya perlintasan sebidang.

- h. Pesatnya pembangunan perkeretaapian, harus mampu mendorong industri lokal. Maka perlu dibuat kebijakan terkait batasan TKDN.
- i. Skema pemberian PSO yang tepat sasaran.

## 1.2 Potensi dan Permasalahan

### 1.2.1 Isu dan Lingkungan Strategis

Perkembangan isu strategis dapat diidentifikasi sebagai berikut:

#### a. Sumber Daya Manusia

- 1) Masih belum terpenuhinya kebutuhan kualitas dan kualitas SDM regulator maupun operator perkeretaapian
- 2) Target RIPNas (KM 296 Tahun 2020), dimana SDM regulator 2.330 orang dan SDM operator 101.440 orang pada tahun 2030).
- 3) Belum optimalnya sistem diklat dan sertifikasi SDM di bidang perkeretaapian. Isu utamanya adalah kapasitas lembaga diklat dan sertifikasi. Belum ada upaya strategis untuk meningkatkan kapasitas lembaga diklat serta mendorong asosiasi profesi untuk melakukan kegiatan sertifikasi SDM perkeretaapian.
- 4) Penguasaan SDM terhadap teknologi terkini di bidang perkeretaapian

#### b. Pendanaan

- 1) Total perkiraan investasi untuk pengembangan perkeretaapian nasional dari Tahun 2011 s.d Tahun 2030 dalam RIPNAS mencapai USD 87.132 juta (setara dengan Rp. 1.306,9 Triliun).
- 2) Porsi alokasi APBN di bidang perkeretaapian yang masih sangat besar.
- 3) Skema KPBU di bidang perkeretaapian masih terbatas (sementara sesuai RIPNas sumber pembiayaan kreatif lebih dominan).

#### c. Sarana dan Prasarana

- 1) Kebutuhan bagi pengembangan jaringan KA di pulau-pulau besar.
- 2) Semakin mendesaknya pengembangan jaringan dan layanan kereta api di kawasan perkotaan.
- 3) Target pada RIPNas (KM 296 Tahun 2020) pada tahun 2030 jalur KA yang beroperasi adalah 10.524 km.
- 4) Target jumlah sarana di RIPNas (KM 296 Tahun 2020), yaitu untuk 2030 adalah sejumlah 5.314 lokomotif, 27.949 kereta, 48.364 gerbong, 6.229 kereta perkotaan.
- 5) Belum optimalnya keterpaduan antarmoda.
- 6) Kelaikan sarana dan prasarana menjadi hal penting terkait pelayanan dan keselamatan.
- 7) Penanganan perlintasan sebidang berupa pembangunan jalan layang maupun *underpass* dapat terus dilakukan guna meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas di lokasi perlintasan.
- 8) Peningkatan prasarana KA merupakan wewenang dari pemerintah, adapun peningkatan sarana KA merupakan wewenang operator sarana. Keandalan sarana dan prasarana menjadi hal penting dalam penyelenggaraan KA. Keandalan sarana menjadi tanggung jawab operator sarana. Adapun keandalan prasarana harus didukung oleh ketersediaan anggaran pemerintah.

#### d. Teknologi dan Informasi

- 1) Perlu adanya pembaruan teknologi perkeretaapian terpasang untuk mengikuti perkembangan dan permintaan.
- 2) Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) untuk peningkatan keselamatan dan pelayanan perkeretaapian juga belum sepenuhnya optimal.



- 3) Pembaruan teknologi sarana dan prasarana serta pemanfaatan TIK dalam pengoperasian kereta api, akan menjadi salah satu penentu daya saing dan kualitas layanan moda kereta api di masa datang. Informasi yang tepat dan akurat, serta sarana dan prasarana berteknologi tinggi akan memberikan impresi yang baik akan kondisi perkeretaapian nasional yang sudah bertransformasi lebih modern, efisien, dan ramah lingkungan.
  - 4) Antisipasi terhadap penerapan teknologi perkeretaapian terbaru.
  - 5) Teknologi alternatif pengganti rel gigi pada jalur pegunungan atau pada jalur dengan gradien tinggi.
- e. Regulasi dan Kebijakan
- 1) Perlunya penguatan struktur dan relevansi regulasi di bidang perkeretaapian. Dimana Proses reformasi regulasi dengan memperkuat struktur dan melengkapi kebutuhan regulasi di bidang perkeretaapian akan tetap menjadi isu penting dalam 5 (lima) tahun ke depan, khususnya dalam memfasilitasi pembagian peran antara Pemerintah Pusat, BUMN, Pemerintah Daerah, dan Swasta (termasuk lembaga terkait lainnya) dalam mendorong investasi dan penciptaan multioperator yang sehat.
  - 2) Kebutuhan terhadap standarisasi teknis terhadap pengaplikasian teknologi terbaru perkeretaapian.
  - 3) Peningkatan pengendalian bagi efektivitas pelaksanaan regulasi dan kebijakan di lapangan.
- f. Kelembagaan
- 1) Penguatan kelembagaan Ditjen Perkeretaapian bagi pelaksanaan tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi.
- g. Manajemen Implementasi
- 2) Penguatan kelembagaan UPT/Balai.
  - 3) Kelembagaan dalam kerangka penyelenggaraan perkeretaapian secara lebih luas perlu ditransformasikan dan diperkuat. Pemisahan penyelenggaraan sarana dengan penyelenggaraan prasarana di jalur eksisting belum sepenuhnya dilakukan, transformasi kelembagaan operator sesuai amanat UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian perlu segera dituntaskan, karena selain menghambat terciptanya multioperator, juga mempengaruhi akuntabilitas pembiayaan PSO, Perintis dan IMO serta pendapatan negara berupa PNBPTAC.
  - 4) Peningkatan peran lembaga non pemerintah dalam bidang perkeretaapian. Peran lembaga pendidikan, asosiasi profesi, perguruan tinggi, dan lembaga/instansi terkait lainnya dalam penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian juga perlu dibangun kerangka kelembagaannya.
  - 5) Pemerintah perlu mengalihkan tugas penyelenggaraan prasarana perkeretaapian kepada suatu badan penyelenggara. Perawatan prasarana kereta api yang selama ini dilaksanakan secara bersama-sama oleh Kementerian Perhubungan dan Pelaksana Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Umum perlu dilakukan oleh suatu badan usaha penyelenggara tersendiri.

- 1) Cukup banyaknya hambatan pengadaan lahan dalam pengembangan jaringan.
  - 2) Koordinasi antar institusi yang belum optimal dalam pengembangan jaringan, layanan, dan industri KA.
  - 3) Sinkronisasi perencanaan antar Kementerian/Lembaga dengan Pemerintah Daerah.
- h. Kinerja dan dampak pelayanan
- 1) Optimalisasi utilisasi jaringan perkeretaapian.
  - 2) Manajemen GAPEKA sesuai prinsip muti operator.
  - 3) Peningkatan *modal share* angkutan barang dan angkutan orang dengan kereta api.
  - 4) Peningkatan kinerja pelayanan angkutan kereta api perintis dan PSO.
  - 5) Optimalisasi dampak perkeretaapian terhadap ekonomi, sosial dan lingkungan.

## 1.2.2 Perkembangan Lingkungan Strategis

### 1.2.2.1 Perkembangan Lingkungan Strategis Global

Perlu untuk memperhatikan perkembangan lingkungan strategis global yang berpengaruh terhadap pembangunan Indonesia pada umumnya dan pembangunan transportasi pada khususnya. Perkembangan lingkungan strategis global yang dijabarkan oleh Bappenas melalui Visi Indonesia 2045 adalah:

1. Ekonomi Kelas Menengah  
Jumlah *middle upper class* lebih dari 84% (8,1 miliar orang) yang didominasi oleh Asia dan Amerika Latin.
2. Persaingan sumber daya alam  
Peningkatan peranan ekonomi Asia dan penduduk di Afrika mendorong persaingan merebutkan SDA. *Technological advancement* meningkatkan efisiensi eksploitasi SDA.
3. Teknologi

- Tren perubahan teknologi yang didominasi oleh teknologi informasi dan komunikasi bioteknologi dan rekayasa genetik, *wearable devices*, energi terbarukan, otomatisasi dan *artificial technology*.
4. Perubahan Iklim  
Tantangan pemanasan global semakin besar (kejadian ekstrim dan perubahan iklim jangka panjang suhu global meningkat 3-3,5% tanpa adanya usaha penurunan emisi).
  5. Perubahan Geopolitik  
Peningkatan peranan Cina, serta meningkatnya kelas baru dan kelompok penentu.
  6. Keuangan Internasional  
Dominasi mata uang bergeser dari dolar AS menjadi *multi currency*. Aset keuangan *emerging economies* diperkirakan melebihi negara maju.
  7. Perdagangan Internasional  
Perdagangan global tumbuh 3,4% per tahun. Negara berkembang menjadi poros perdagangan dan investasi dunia dengan pertumbuhan 6% per tahun.
  8. Peranan *Emerging Economies*  
Output negara berkembang 71% dari total dunia dan Asia sebagai pendorong utama sebesar 54%.
  9. Urbanisasi Dunia  
Penduduk dunia yang tinggal di perkotaan mencapai 66% dengan pertambahan 95% pertambahan terjadi di *emerging economics*
  10. Demografi Global  
Lonjakan jumlah penduduk dunia menjadi 9,45 miliar orang dan asia berkontribusi sebesar 55% dari total penduduk, mendorong urbanisasi, arus migrasi dan penduduk usia lanjut.

### 1.2.2.2 Perkembangan Lingkungan Strategis Nasional

Beberapa perkembangan lingkungan strategis yang mempengaruhi dalam pengembangan transportasi perkeretaapian tahun 2020-2024 adalah:

1. Sosial
  - a. Jumlah dan pertumbuhan penduduk Indonesia yang sangat besar,

diperkirakan mencapai 318,7 juta orang di tahun 2045.

- b. Diperkirakan pada tahun 2045 jumlah penduduk yang tinggal di perkotaan mencapai 69,1%.
  - c. Sebagian besar (59%) tinggal di Jawa (terutama wilayah perkotaan), diperkirakan pada tahun 2045 masih sekitar 55% penduduk Indonesia tinggal di Jawa dan Bali, dengan tingkat kepadatan penduduk 1.303 jiwa/km<sup>2</sup>.
  - d. Kesenjangan antar golongan ekonomi (gini rasio yang masih lebar), dimana diperkirakan gini ratio akan meningkat mendekati 0,44 di tahun 2045.
  - e. Masih kurangnya dukungan masyarakat bagi peningkatan pelayanan, keselamatan, dan keamanan operasi kereta api.
2. Teknologi
- a. Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi mendorong adanya perubahan permintaan perjalanan moda kereta api.
  - b. Perlunya peningkatan penguasaan teknologi perkeretaapian dalam negeri untuk mengurangi ketergantungan.
  - c. Perkembangan teknologi terbaru di bidang perkeretaapian yang perlu diantisipasi.
  - d. Negara harus mampu memanfaatkan teknologi informasi dan menguasai perkembangan iptek untuk menyediakan layanan yang berkualitas, efisien, cepat dan akurat akan memenangkan persaingan. Dimana hal ini juga berlaku di bidang sektor transportasi, yaitu pemanfaatan teknologi yang ekstensif di dalam sistem prasarana maupun sarana akan mampu menghasilkan layanan yang tidak hanya cepat, tetapi juga murah, aman, dan selamat.

### 3. Ekonomi

- a. Transformasi perekonomian dunia terus berlanjut, pergeseran dari pertanian ke industri manufaktur dan terus bergeser ke industri informasi.
- b. Transformasi perekonomian global yang berikutnya adalah adanya pergeseran perekonomian dunia (*global shifting*) ke Asia. Asian Development Bank membuat proyeksi atas skema peralihan perekonomian dunia ke Asia, dimana pada tahun 2050 perekonomian Asia diproyeksikan akan bangkit mencapai 52% dari perekonomian dunia dan Indonesia bersama 6 (enam) Negara Asia lainnya (China, India, Singapura, Thailand, Korea, dan Jepang) akan menyumbang sekitar 91% dari perekonomian Asia pada tahun 2010-2050.
- c. Peran perkeretaapian nasional dibutuhkan dalam mengantisipasi globalisasi ekonomi dunia dan mendukung daya saing ekonomi nasional. Transportasi perkeretaapian akan memegang peran penting dimana konektivitas transportasi nasional yang efisien melalui skala ekonomi yang lebih besar akan membutuhkan jaringan angkutan massal yang berkapasitas dan berkecepatan tinggi, dan ini hanya mampu dilakukan oleh moda kereta api (di daratan) dan moda laut (antar pulau). Kualitas dan konektivitas jaringan kereta api akan menjadi penentu utama kemampuan Indonesia untuk memenangkan perebutan sumber daya ekonomi yang semakin langka ke depan.
- d. Pertumbuhan ekonomi Indonesia sampai dengan tahun 2045 diperkirakan sekitar 5,1% - 6,4%,

- dengan pertumbuhan industri 5,2%-7,8% per tahun.
- e. Perluasan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dalam mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah.
  - f. Jalur KA di Sumatera Barat masuk ke dalam salah satu Warisan Budaya Dunia dari UNESCO.
4. Lingkungan
    - a. Isu perubahan iklim dan bencana alam yang mempengaruhi layanan perkeretaapian.
    - b. Pertimbangan dampak lingkungan yang sering menghambat upaya pengembangan jaringan perkeretaapian.
  5. Politik
    - a. Faktor stabilitas politik dan hukum merupakan salah satu pertimbangan penting dalam manajemen suatu negara. Terjaganya stabilitas politik dan hukum akan memungkinkan pengembangan sistem transportasi yang optimal dalam melayani masyarakat. Faktor dalam dimensi politik yang perlu dianalisis yaitu stabilitas politik, sistem pemerintah dalam pengembangan infrastruktur transportasi, pengembangan peraturan normatif yang mendukung keterbukaan dan *good governance* terutama dalam bidang transportasi.
    - b. Tuntutan daerah/publik bagi perluasan jaringan perkeretaapian.
    - c. Kinerja layanan perkeretaapian sebagai komoditas politik.
  6. Legal
    - a. Transformasi regulasi di sektor transportasi menuju sistem yang modern dan terbuka.
    - b. Dampak berbagai regulasi di luar sektor perkeretaapian (moda lain, tata ruang, industri, perdagangan, pariwisata, energi dan lingkungan).
  7. Etika
    - a. Peningkatan akuntabilitas publik terhadap penyelenggaraan perkeretaapian.
    - b. Perencanaan pembangunan di bidang transportasi perlu mendorong terciptanya kesetaraan gender sehingga aspirasi, kebutuhan dan kepentingan umum dalam bidang transportasi dapat terakomodir dengan baik. Partisipasi masyarakat yang menjadi salah satu landasan dalam penyusunan RPJMN bidang transportasi harus mencerminkan kesetaraan gender dalam forum-forum perencanaan baik di tingkat daerah maupun nasional. Kesetaraan gender juga harus dicerminkan melalui penyusunan kebijakan-kebijakan yang *responsive gender* yang memperhatikan kesetaraan gender.
    - c. Penyediaan layanan dan sarana transportasi yang berperspektif gender juga berarti mempertimbangkan dan mengakomodir permasalahan orang-orang atau kelompok masyarakat yang berkebutuhan khusus. Termasuk dalam hal ini adalah kebijakan perlindungan dan layanan transportasi bagi lansia, penyandang disabilitas, wanita hamil dan balita. Penyediaan layanan dan sarana tersebut mempertimbangkan beberapa aspek yaitu aspek aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keterjangkauan. Aspek keamanan sering menjadi persoalan bagi wanita, anak-anak, lansia bahkan penyandang disabilitas. Layanan dan sarana transportasi semestinya dapat diakses secara aman oleh mereka termasuk aman dari segala tindak kriminalitas dan kekerasan seksual.

- d. Pemberian subsidi (PSO dan Perintis) bagi layanan angkutan perkeretaapian di daerah terpencil, tertinggal, terluar, perkotaan bagi golongan ekonomi kelas menengah ke bawah.

### 1.2.2.3 Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Perbatasan dan Daerah Tertinggal, Ibu Kota Negara Baru dan Dampak Pandemi Covid-19

- 1) Pembangunan Perkeretaapian di Wilayah Perbatasan dan Daerah Tertinggal.

Pengalaman pemerintah dalam mengelola wilayah perbatasan sangat tergantung kepada situasi dan potensi wilayah. Keterbatasan dana, perhatian kepada pertumbuhan nasional sebagai tolok ukur dan koordinasi vertikal dan horizontal memberikan dampak penanganan yang tidak menyeluruh dalam setiap langkah pengelolaan wilayah perbatasan. Penanganan wilayah perbatasan seringkali ditangani melalui diplomasi dan koordinasi di tingkat pusat, pemerintah daerah kurang dilibatkan. Kesejahteraan masyarakat di wilayah perbatasan antar negara jarang mendapat perhatian, bahkan seringkali masyarakat di wilayah perbatasan diuntungkan dari hubungan mereka dengan masyarakat di negara tetangga.

Kesenjangan sarana dan prasarana wilayah perbatasan adalah pemicu orientasi perekonomian masyarakat, seperti di Kalimantan, akses keluar (ke Malaysia) lebih mudah dibandingkan ke ibukota kecamatan/kabupaten di wilayah Kalimantan. Selain itu tidak tercipta keterkaitan antar kluster sosial ekonomi baik kluster penduduk setempat maupun kluster binaan pengelolaan sumber daya alam di kawasan, baik keterkaitan ke dalam maupun dengan kluster pertumbuhan di negara tetangga.

Wilayah perbatasan memiliki arti yang penting baik secara ekonomi, geopolitik dan pertahanan keamanan. Masalah utama yang menonjol adalah masalah kesejahteraan yang belum sepenuhnya dapat dirasakan masyarakat di wilayah tersebut, hal itu disebabkan permasalahan transportasi yang terdapat di daerah terpencil, tertinggal dan perbatasan antara lain adalah minimnya fasilitas transportasi dan ketersediaan yang belum merata serta belum menjangkau sepenuhnya daerah-daerah terpencil sehingga akses ekonomi dan mobilitas masyarakat miskin menjadi terhambat, sehingga mengakibatkan kesenjangan ekonomi. Selain itu transportasi di daerah terpencil seringkali mengabaikan prinsip-prinsip angkutan yang berkeselamatan dan mengabaikan aspek kelayakan. Sebagai contoh wanita, lansia, anak-anak dan penyandang disabilitas seringkali mengalami kesulitan dalam mengakses sarana transportasi umum. Transportasi di daerah terpencil juga terbilang mahal karena tidak ada konektivitas dan ketersediaan sarana yang memadai dan terjangkau. Untuk mengatasi kondisi ini kebijakan yang dapat dikembangkan adalah:

- 1) Membangun jalur kereta api dengan tujuan untuk membuka sentra-sentra ekonomi dan membuka daerah-daerah yang masih tertinggal atau terisolir dengan harapan akan mampu meningkatkan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.
- 2) Pengembangan Jalur KA yang dapat dimanfaatkan untuk pertahanan negara dalam menghadapi ancaman militer maupun non militer, yaitu digunakan sebagai sarana untuk mobilisasi alutsista ke perbatasan, mobilisasi pasukan ke perbatasan, pendistribusian logistik untuk pasukan TNI serta dan sarana untuk meningkatkan efek deterent.

- 3) Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan semua prinsip dan aspek, antara lain aspek teknis, keamanan, keselamatan, aspek gender serta akses bagi penyandang disabilitas.
- 4) Pengembangan sarana dan prasarana kereta api yang mempertimbangkan kondisi alam seperti topografi yang curam, kondisi daya dukung tanah yang buruk, daerah yang memiliki peruntukan sebagai daerah yang dilindungi, wilayah perbatasan yang rawan terhadap ancaman keamanan.

Skema pengoperasian layanan kereta api untuk wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal adalah dapat dengan pemberian subsidi bagi layanan angkutan perkeretaapian di daerah terpencil, tertinggal, terluar tersebut. Dengan pemberian subsidi, diharapkan dapat melayani masyarakat di daerah terpencil, tertinggal, terluar sehingga dapat membantu perekonomian masyarakat.

Upaya pembangunan infrastruktur dan pengembangan sektor ekonomi potensial juga memerlukan adanya keselarasan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), dan peningkatan peran proaktif dari Pemerintah Daerah (Provinsi/Kabupaten/Kota) untuk memperbaiki infrastruktur di daerah. Dengan percepatan pembangunan infrastruktur di daerah tertinggal, maka akan mendukung tumbuhnya sektor-sektor ekonomi potensial. Peran Pemerintah Daerah adalah dengan menyusun Rencana Induk Perkeretaapian Daerah, dengan memasukkan rencana dari jalur-jalur KA wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal dalam Rencana Induk Perkeretaapian Daerah. Selain itu adalah dengan menetapkan arah kebijakan untuk pengembangan sistem perkeretaapian khususnya untuk kereta api di wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal, penetapan ijin penyelenggaraan perkeretaapian khususnya untuk kereta api di wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal dan pemberian pembinaan bagi

Pemerintah Daerah (Provinsi/Kabupaten/Kota).

Wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah tertinggal yang perlu untuk dikembangkan moda perkeretaapian berdasarkan rencana Pembangunan /lanjutan/penyelesaian jalur KA selama periode 2020-2024 antara lain adalah:

- 1) Rencana pembangunan/lanjutan /penyelesaian jalur KA selama periode 2020-2024 yang akan melayani daerah tertinggal diantaranya kegiatan Peningkatan / Pembangunan Jalur Ganda Merak-Rangkasbitung, Reaktivasi Rangkasbitung – Pandeglang – Saketi – Menes – Labuan, Saketi-Bayah: Jalur KA melewati daerah tertinggal Pandeglang dan Lebak (Banten);
  - 2) Wilayah perbatasan Republik Indonesia - Malaysia (Mendukung pertahanan negara dan peningkatan kesejahteraan);
  - 3) Usulan pengembangan jalur KA pada Wilayah tertinggal yang belum ada jalur KA dengan tujuan untuk membuka sentra-sentra ekonomi dan membuka daerah-daerah yang masih tertinggal atau terisolir dengan harapan akan mampu meningkatkan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.
- 2) Ibu Kota Negara Baru

Pemerintah berencana melakukan pemindahan ibu kota dari Jakarta ke Kalimantan Timur. Pemindahan ibu kota ini tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2020-2024. Rencana pembangunan Ibu Kota baru akan menggunakan pendekatan-pendekatan sistem kota cerdas (*Smart City*).

Hal – hal yang perlu menjadi pertimbangan dalam perencanaan pembangunan Ibukota Negara baru diantaranya :

- 1) Menyesuaikan desain kota dengan kondisi alam dan meningkatkan nilai ekologi dalam IKN

- 2) Menjadi pelopor pendekatan ekonomi sirkuler di dunia terkait air, makanan, konstruksi dan energi.
- 3) Kota yang berlandaskan Bhinneka Tunggal Ika dimana menjadi referensi pembangunan inklusif untuk masyarakat baru maupun yang telah ada.
- 4) Menjadi kota yang aman, terbuka dan ramah.
- 5) Kota yang terhubung dengan wilayahnya, Indonesia dan dunia. Jalan yang berorientasi pada penduduk dan kemudahan akses ke lokasi kehidupan, pekerjaan dan wisata.
- 6) Infrastruktur kota yang didukung teknologi digital menjadikan IKN sebagai kota pintar.
- 7) Kota yang rendah emisi karbon sehingga mengurangi jejak karbon hingga nol.
- 8) Peluang ekonomi yang kuat untuk semua dengan terbentuknya ekosistem perekonomian yang hidup dan sejahtera.

Kementerian Perhubungan akan mendukung sektor transportasi Ibu Kota Negara Baru dengan menyiapkan konsep *Smart City, Smart Mobility* untuk melakukan pengembangan sektor transportasi di Ibu Kota Baru. Transportasi massal menjadi angkutan utama yang digunakan oleh masyarakat di ibu kota baru yaitu kereta api.

Kementerian Perhubungan akan melakukan pengembangan transportasi multimoda dan konektivitas antar wilayah. Pada sektor Perumahan dan Jalan yaitu Penyediaan aksesibilitas perumahan dan permukiman yang memadai dan aman. Pada sektor TIK yaitu mendukung penerapan sistem transportasi dan sistem komunikasi yang terintegrasi. Kemudian pada sektor Energi yaitu pengembangan transportasi hijau dan ramah lingkungan. Hasil yang diharapkan dari kegiatan-kegiatan yang dilakukan di 4 (empat) sektor tersebut yaitu:

- 1) Terwujudnya konektivitas (hub) intermodal.
  - 2) Perencanaan (pembangunan infrastruktur transportasi) mengikuti master plan IKN.
  - 3) Transportasi berbasis digital.
  - 4) Kendaraan ramah lingkungan.
- Dukungan Perkeretaapian terhadap rencana pemindahan Ibukota Negara pada periode 2020-2024 adalah:
- 1) Pembangunan Jalur KA Kutai Barat - Paser – Balikpapan.
  - 2) Pembangunan Jalur KA Trans Kalimantan (Balikpapan - Samarinda).
  - 3) Pengembangan Angkutan Umum Massal Perkotaan berbasis rel di Ibu Kota Negara.
- 3) Dampak Pandemi Covid-19

Pandemi *Coronavirus Disease 2019* (Covid-19) berdampak kepada semua sektor usaha di Indonesia. Sektor pariwisata, industri, perdagangan, kesehatan dan transportasi yang berpengaruh terhadap perekonomian di Indonesia. Kementerian Keuangan mengungkapkan pendapatan negara dan hibah pada akhir Triwulan I 2020 telah mencapai Rp375,95 triliun. Capaian pendapatan negara tersebut tumbuh 7,75% jauh lebih baik dibandingkan pertumbuhan di bulan Februari lalu sebesar minus 0,5%. Kementerian Keuangan menyampaikan Realisasi Belanja Pemerintah Pusat sampai dengan Maret 2020 tumbuh sebesar 6,58% dari tahun sebelumnya. Karena adanya Covid-19 dan adanya prioritas yang lebih ditunjukan kepada kesehatan, bantuan sosial, dan pemulihan ekonomi diperkirakan belanja modal akan mengalami keterlambatan.

Pemerintah sudah mengeluarkan beberapa kebijakan yang bertujuan untuk meminimalisir dampak Covid-19 di antaranya:

- 1) Presiden memerintahkan seluruh menteri, gubernur dan wali kota memangkas rencana belanja yang bukan belanja prioritas dalam APBN dan APBD.
- 2) Pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk melakukan realokasi

anggaran untuk lebih mempercepat pengentasan dampak corona dari sisi kesehatan dan ekonomi.

- 3) Pemerintah pusat dan pemerintah daerah menjamin ketersediaan kebutuhan pokok dengan menjaga daya beli masyarakat khususnya masyarakat lapisan bawah.
- 4) Meningkatkan program padat karya.
- 5) OJK (Otoritas Jasa Keuangan) memberikan penurunan bunga dan penundaan cicilan selama setahun untuk perbankan dan industri keuangan non bank.

Saat ini berkurangnya aktivitas masyarakat dan dengan adanya kebijakan pemerintah berdampak pada menurunnya volume penumpang pada bidang perkeretaapian. Jumlah penumpang kereta api menunjukkan penurunan signifikan selama pandemi COVID-19 pada bulan Maret 2020, dimana jumlah penumpang Jabodetabek turun 27,59%, penumpang Jawa non-Jabodetabek 27,45%, dan penumpang Sumatera turun 21,19%. Menurut data Statistik jumlah penumpang pada Januari – April 2020 sebesar:

**Tabel I.20** Data Statistik Jumlah Penumpang Januari – April 2020

Dalam ribu orang

Wilayah	Januari	Februari	Maret	April
Jabodetabek	26.733	25.616	18.548	5.138
Non Jabodetabek (Jawa)	6.743	6.066	4.401	667
Jawa (Jabodetabek + Non Jabodetabek)	33.476	31.682	22.949	5.805
Sumatera	658	604	476	85
<b>Total</b>	<b>34.134</b>	<b>32.286</b>	<b>23.425</b>	<b>5.890</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik 2020

Sementara itu volume angkutan barang masih relatif stabil karena kebijakan pemerintah terkait mobilitas logistik di Indonesia masih tetap harus berjalan. Angkutan barang atau Kargo mengalami kenaikan 7,1%.

Kementerian Perhubungan membatalkan program kereta api yaitu pengangkutan motor gratis. Program ini rutin dilakukan ketika lebaran. Tahun lalu Kementerian Perhubungan telah menyediakan jasa angkut motor gratis dengan menggunakan kereta api sebanyak 18.096 unit untuk di Pulau Jawa. Namun dikarenakan pandemi COVID-19 program ini dibatalkan. Secara garis besar, kebijakan transportasi dalam masa pandemi COVID-19 di Indonesia harus melakukan efektivitas pembatasan sosial dan kepastian kelangsungan distribusi barang-barang terutama kebutuhan pokok. Kebijakan transportasi merupakan bagian dari strategi nasional dalam menghadapi pandemi COVID-19 dan harus bersinergi dengan sektor lain. Kebijakan transportasi penumpang tidak

akan berhasil tanpa pembatasan kegiatan-kegiatan dengan konsentrasi massa yang berpotensi meningkatkan mobilitas massa.

#### 1.2.2.4 Kondisi Yang Perlu Diperhatikan

Untuk meningkatkan peran dan menghadapi tantangan masa depan baik internal maupun eksternal yang sangat dinamis, Direktorat Jenderal Perkeretaapian dituntut mampu beradaptasi dan berinovasi memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Maka dari itu, Direktorat Jenderal Perkeretaapian harus mengidentifikasi potensi dan permasalahan sebagai acuan membuat strategi sebagaimana tugas dan fungsi dalam menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.

Potensi dan permasalahan yang dihadapi oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada periode 2020-2024 dapat

dibagi 3 (tiga) sesuai fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian yaitu:

1. Konektivitas

a. Potensi

- 1) Sudah tersedia RIPNas yang disusun melalui proses perencanaan partisipatif.
- 2) Sudah tersedia industri pendukung perkeretaapian.
- 3) Dukungan dan perhatian publik secara politis cukup besar.
- 4) Potensi sumber pembiayaan dari swasta dan sumber lainnya yang cukup terbuka.
- 5) Berbagai agenda pembangunan nasional (koridor ekonomi, sistem logistik nasional, reformasi birokrasi, otonomi daerah) akan sangat mempengaruhi pengambilan kebijakan dalam penyelenggaraan sub sektor perkeretaapian;

b. Permasalahan

- 1) Ketergantungan pembiayaan pembangunan yang bersumber dari APBN.
- 2) Kurangnya integrasi antar jaringan transportasi.
- 3) Hambatan pengadaan lahan yang menyebabkan terhambatnya pembangunan prasarana perkeretaapian.

2. Keselamatan

a. Potensi

- 1) Adanya proses transformasi regulasi di sektor transportasi.
- 2) Perkembangan teknologi yang potensial diterapkan untuk peningkatan keselamatan.

b. Permasalahan

- 1) Terbatasnya kuantitas dan kualitas SDM regulator dan operator perkeretaapian.

2) Sistem diklat dan sertifikasi yang masih belum optimal dalam menghasilkan jumlah sertifikat SDM perkeretaapian.

3) Perlu adanya pembaharuan dan pengembangan teknologi (baik teknologi terpasang maupun teknologi perkeretaapian terbaru).

3. Pelayanan

a. Potensi

- 1) Keunggulan moda kereta api dibandingkan moda transportasi lainnya (daya angkut besar, hemat energi, tingkat pelayanan yang lebih kompetitif).
- 2) Perkembangan teknologi yang potensial diterapkan untuk peningkatan kapasitas, integrasi, efisiensi, dan kualitas layanan.
- 3) Jaringan jalur KA eksisting di Pulau Jawa dan Sumatera yang sudah beroperasi.
- 4) Potensi pertumbuhan penduduk yang dapat menjadi target bagi moda kereta api.
- 5) Terjadinya peralihan moda yang diakibatkan tingkat kemacetan di jalan raya wilayah perkotaan, penyediaan tarif angkutan KA yang terjangkau oleh masyarakat melalui pemberian subsidi angkutan perintis dan PSO untuk angkutan penumpang perkotaan, jarak menengah dan jarak jauh.

b. Permasalahan

- 1) Belum ada konvergensi kebijakan, perencanaan, dan koordinasi pelaksanaan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.
- 2) Belum optimalnya pemanfaatan sistem database dan sistem informasi.
- 3) Kelembagaan penyelenggara perkeretaapian belum optimal

- (penyelenggara prasarana dan sarana).
- 4) Kinerja dan dampak pelayanan transportasi perkeretaapian (keamanan, keselamatan, kecepatan / kemacetan, *modal share*, dampak sosial ekonomi-lingkungan) yang belum sesuai standar atau target.
  - 5) Manfaat pelayanan belum optimal (konektivitas, aksesibilitas, kapasitas).
  - 6) Persaingan antarmoda yang kurang sehat.
  - 7) Isu kesenjangan ekonomi dan penyebaran penduduk akan tetap menjadi problem laten nasional, dimana (I) indeks-gini (kesenjangan kaya miskin) tetap besar, (II) paradox Jawa dengan Luar Jawa masih akan menjadi situasi yang perlu secara khusus diperhatikan, serta (III) sebagian besar penduduk Indonesia akan tinggal di wilayah perkotaan akibat semakin sempitnya kesempatan ekonomi di kawasan perdesaan.
  - 8) Isu dampak lintas sektoral non-ekonomi (gender, pertahanan dan keamanan, energi dan lingkungan) akan semakin relevan untuk diperhatikan dalam kebijakan penyelenggaraan sub sektor perkeretaapian, di mana dengan makin terbatasnya sumber energi berbasis fosil serta daya dukung lingkungan yang terus memburuk, dan meningkatnya tensi ekonomi dan sosial mengharuskan adanya efisiensi penggunaan sumber daya serta efektivitas kebijakan dalam penyelenggaraan transportasi kereta api.
  - 9) Penurunan angkutan orang yang disebabkan karena kebijakan pembatasan pergerakan masyarakat, pembatasan jumlah penumpang kereta api terkait *physical distancing* sebagai dampak penanggulangan pandemi Covid-19.

## BAB II

### VISI, MISI, DAN TUJUAN

Injak usia 100 tahun Indonesia merdeka, pemerintah meluncurkan Visi Indonesia 2045 yaitu terwujudnya Indonesia yang berdaulat, maju, adil dan makmur. Untuk mewujudkan visi tersebut transformasi ekonomi dimulai pada tahun 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia maju pada 2045 dengan Pendapatan Domestik Bruto (PDB) ke-5 terbesar di dunia. Menyongsong hal tersebut, ditargetkan pada tahun 2020 Indonesia menjadi negara *Upper-middle income* dan tahun 2036 keluar dari *Middle Income Trap*.

Arahan RPJP Nasional 2005-2025 untuk RPJMN 2020 – 2024 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumberdaya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

#### 2.1. Presiden Republik Indonesia

Visi Misi Presiden 2020 – 2024 disusun berdasarkan arahan RPJPN 2020-2024. RPJMN 2020-2024 dilaksanakan pada periode kepemimpinan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden K.H. Ma'ruf Amin dengan Visi :

*“Terwujudnya Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”*

Visi tersebut diwujudkan melalui 9 (Sembilan) Misi yang dikenal sebagai Nawacita kedua yaitu :

1. Peningkatan Kualitas Manusia Indonesia
2. Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri, dan Berdaya Saing
3. Pembangunan yang Merata dan Berkeadilan
4. Mencapai Lingkungan Hidup yang Berkelanjutan
5. Kemajuan Budaya yang Mencerminkan Kepribadian Bangsa
6. Penegakan Sistem Hukum yang Bebas Korupsi, Bermartabat, dan Terpercaya
7. Perlindungan bagi Segenap Bangsa dan Memberikan Rasa Aman pada Seluruh Warga
8. Pengelolaan Pemerintahan yang Bersih, Efektif, dan Terpercaya
9. Sinergi Pemerintah Daerah dalam Kerangka Negara Kesatuan

#### 2.1.1. Arahan Presiden

Presiden menetapkan 5 (lima) arahan utama sebagai strategi dalam melaksanakan misi Nawacita dan pencapaian Visi Indonesia 2045 yaitu:

1. Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM)

Membangun SDM pekerja keras yang dinamis, produktif, terampil, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi didukung dengan kerjasama dan talenta global.

2. Pembangunan Infrastruktur

Melanjutkan pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, mendongkrak lapangan kerja baru, dan mempercepat peningkatan nilai tambah perekonomian rakyat.

3. Penyederhanaan Regulasi

Menyederhanakan segala bentuk regulasi dengan pendekatan

*Omnibus Law* (membuat satu UU baru untuk mengamandemen beberapa UU sekaligus).

4. **Penyederhanaan Birokrasi**  
Memprioritaskan investasi untuk penciptaan lapangan kerja, memangkas prosedur dan birokrasi yang Panjang dan menyederhanakan eselonisasi.
5. **Transformasi Ekonomi**  
Melakukan transformasi ekonomi dari ketergantungan Sumber Daya Alam menjadi daya saing manufaktur dan jasa modern yang mempunyai nilai tambah bagi kemakmuran bangsa demi keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

## **2.2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) IV 2020 – 2024**

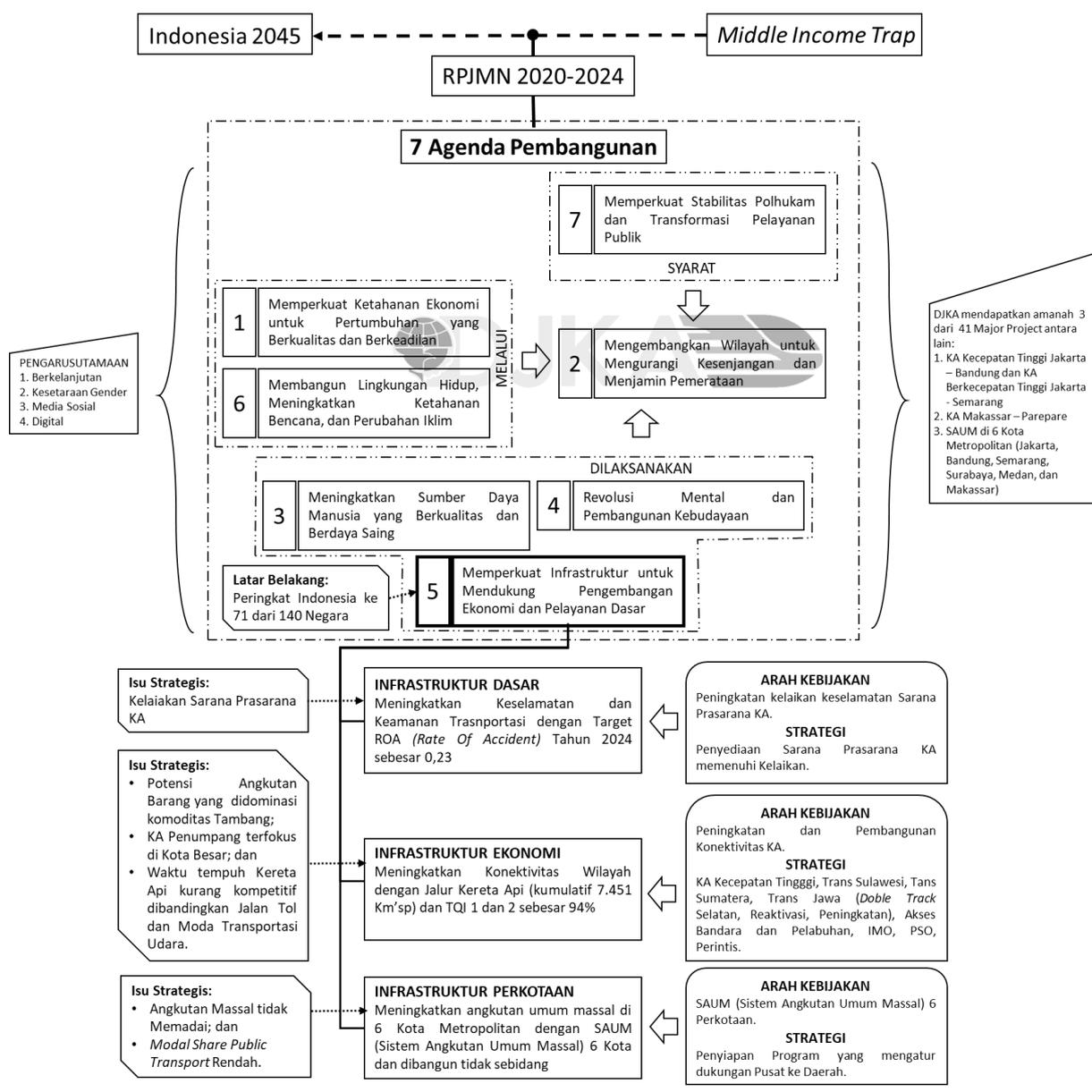
RPJMN 2020 – 2024 merupakan tahapan terakhir dari RPJP 2005 – 2025. Target pencapaian pembangunan dalam RPJPN adalah pendapatan perkapita Indonesia akan mencapai tingkat kesejahteraan setara dengan negara – negara berpenghasilan menengah atas (*upper-middle income*) yang memiliki kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.

Sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025, sasaran RPJMN 2020-2024 adalah

mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

RPJPN 2005-2025, Visi Indonesia 2045 dan Visi Misi Presiden menjadi landasan utama RPJMN 2020-2024 yang selanjutnya diterjemahkan ke dalam 7 (tujuh) Agenda Pembangunan RPJMN 2020 – 2024 sebagai berikut:

1. Memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas dan berkeadilan;
2. Mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan dan menjamin pemerataan;
3. Meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing;
4. Revolusi mental dan pembangunan kebudayaan;
5. Memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar;
6. Membangun lingkungan hidup, meningkatkan ketahanan bencana dan perubahan iklim; dan
7. Memperkuat stabilitas Polhukhankam dan transpormasi pelayanan publik.



Gambar 2.1 Alur RPJMN untuk Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian, 2020

### 2.3. Kementerian Perhubungan

#### 2.3.1. Visi Kementerian Perhubungan

Didasarkan pada Tema dan Agenda Pembangunan Nasional 2020-2024, yakni untuk mewujudkan Indonesia yang berpenghasilan menengah tinggi yang sejahtera, Adil dan Berkesinambungan, maka untuk mendukung Visi Presiden 2020-2024 guna menjalankan agenda pembangunan dimaksud, ditetapkan Visi Kementerian Perhubungan sebagai berikut :

**“Kementerian Perhubungan yang berupaya Mewujudkan Konektivitas Nasional yang Andal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: Indonesi Maju yang berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”.**

Penjabaran Visi Kementerian Perhubungan dapat dimaknai sebagai berikut: Konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah.

**Konektivitas Nasional** adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

**Andal** berarti tersedianya layanan transportasi yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

Berdaya saing berarti tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing internasional.

**Nilai Tambah** berarti penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

Relevansi perwujudan Visi Presiden dalam Sektor Perhubungan ini apabila dilihat dalam konteks 7 Agenda Pembangunan Nasional dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020 – 2024 adalah sebagai berikut:

**Pertama**, konektivitas nasional memberikan andil yang strategis dan menentukan dalam rangka mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan, terutama terkait ketimpangan akses dan pemerataan pembangunan antar kawasan Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia Bagian Timur, maupun antar kesenjangan pembangunan secara sektoral.

**Kedua**, konektivitas nasional mampu memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan dasar, terutama dalam rangka mendukung kebijakan pemerintah mewujudkan konsep Tol Laut,

mengurangi disparitas ekonomi, peningkatan daya saing perekonomian antar wilayah, serta pemerataan akses dan kualitas pelayanan dasar.

**Ketiga**, konektivitas nasional mampu menjembatani pelaksanaan kebijakan pemerintah untuk memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas, sehingga cita-cita nasional untuk menjadikan Indonesia sebagai negara berpenghasilan menengah- tinggi yang sejahtera, adil, dan berkesinambungan dapat tercapai.

**Keempat**, melalui konektivitas nasional, strategi pembangunan untuk meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing dapat dilakukan melalui peningkatan aksesibilitas masyarakat ke fasilitas pelayanan kesehatan, pelayanan pendidikan, serta sentra-sentra kegiatan ekonomi produktif di suatu wilayah.

### 2.3.2. Misi Kementerian Perhubungan

Pembangunan transportasi nasional merupakan salah satu strategi kebijakan yang ditempuh untuk mewujudkan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif antar wilayah. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kementerian Perhubungan guna mewujudkan **Konektivitas Nasional yang Andal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah, ditetapkan Misi Kementerian Perhubungan**, sebagai berikut:

**Kementerian Perhubungan melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden nomor 2, nomor 3 dan nomor 4 dengan uraian sebai berikut:**

1. **Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;**

2. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi kebencanaan;
3. Memberikan dukungan teknis dan administrasi kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksana industri transportasi yang berdaya saing internasional, mandiri dan produktif;
4. Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur dan penegakan hukum secara konsisten;
5. Mewujudkan pengembangan inovasi dan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Misi yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan tersebut diatas, sudah selaras dan sejalan dengan Arahan Presiden untuk melaksanakan pembangunan di Sektor Perhubungan dengan mengacu pada amanat yang tertuang dalam 9 (sembilan) Misi Presiden.

### 2.3.3. Tujuan Kementerian Perhubungan

Dengan mendasarkan pada Visi dan Misi Presiden yang telah ditetapkan, selanjutnya ditetapkan tujuan dan sasaran pembangunan Kementerian Perhubungan pada tahun 2020 – 2024. Rumusan tujuan dan sasaran merupakan dasar dalam menyusun pilihan-pilihan strategis pembangunan. Tujuan merupakan pernyataan tentang hal-hal yang perlu dilakukan untuk mencapai visi dan misi dengan menjawab isu strategis sektor

transportasi dan permasalahan yang ada. Tujuan diturunkan secara lebih operasional dari masing-masing misi pembangunan Kementerian Perhubungan dengan memperhatikan visi. Untuk mewujudkan misi Kementerian Perhubungan, dapat dicapai melalui beberapa tujuan.

Berikut merupakan tujuan Kementerian Perhubungan, antara lain:

- T1. Meningkatnya **aksesibilitas** masyarakat terhadap jasa layanan transportasi;
- T2. Meningkatnya kinerja **layanan** transportasi;
- T3. Meningkatnya **keselamatan dan keamanan** transportasi;
- T4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan;
- T5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.

Indikator pada Tujuan yang selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan tahun 2020 – 2024 disusun sebagai indikator outcome dan bukan merupakan indikator output. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

1. Meningkatnya rasio **konektivitas nasional** menjadi 0,69 pada tahun 2024;
2. Meningkatnya kinerja **pelayanan perhubungan** diindikasikan dengan:
  - a. Meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi sebesar 88,5 pada tahun 2024.
  - b. Capaian *On Time Performance* (OTP) layanan transportasi sebesar 82,08% pada tahun 2024.
3. Meningkatnya level **keselamatan dan keamanan** yang diukur dengan menurunnya rasio fatalitas kejadian kecelakaan transportasi menjadi 0,826 pada tahun 2024.

#### **2.3.4. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024**

Berdasarkan pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025, sasaran pembangunan lima tahunan tahap ke-4 (RPJMN 2020 – 2024) diarahkan pada Terwujudnya masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di segala bidang dengan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif. Tema dan Agenda Pembangunan Nasional tahun 2020 – 2024 juga mencantumkan target Indonesia Berpenghasilan Menengah-Tinggi yang Sejahtera, Adil dan Berkesinambungan. Perwujudan kondisi maju dan sejahtera akan dapat dicapai dengan dukungan penyelenggaraan jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI. Berpijak pada pendekatan tersebut, maka fokus pembangunan sektor perhubungan /transportasi sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional adalah:

1. Konektivitas Poros Maritim;
2. Konektivitas Multimoda;
3. Keselamatan Transportasi;
4. Transportasi Perkotaan.

Empat (4) fokus pembangunan sektor perhubungan/transportasi menjadi dasar penanganan terhadap isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020-2024, sebagai berikut:

1. Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk mencapai pemerataan ekonomi;
2. Perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
3. Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangan kawasan;
4. Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Dengan berlandaskan pada isu strategis dimaksud dan capaian/kesinambungan terhadap Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 – 2019 serta dinamika diskusi dan pembahasan, maka sasaran strategis dapat dijelaskan sebagai berikut:

- SS 1. Terwujudnya Konektivitas Nasional; Untuk mewujudkan tujuan: Meningkatnya aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.
- SS 2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Perhubungan; Untuk mewujudkan tujuan:
  1. Meningkatnya layanan transportasi yang diindikasikan dengan capaian *on time performance* dan penurunan emisi gas rumah kaca;
  2. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan yang diindikasikan dengan meningkatnya akuntabilitas Kementerian Perhubungan, meningkatnya tata kelola pelayanan publik, meningkatnya tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum dan meningkatnya tata kelola organisasi;
  3. Terwujudnya penggunaan Teknologi Transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi.
- SS3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi Untuk mewujudkan tujuan : Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi

#### **2.4. Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

##### **2.4.1. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Berdasarkan mandat, penugasan, isu strategis dan perkembangan lingkungan strategis, dan kondisi dari perkeretaapian pada saat ini, maka untuk perumusan arah kebijakan pembangunan transportasi perkeretaapian 2020-2024, Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah:

**“Direktorat Jenderal Perkeretaapian berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”**

Adapun yang dimaksud dengan:

- **Andal** diindikasikan oleh kualitas pelayanan transportasi kereta api yang selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu; dengan konektivitas, kapasitas, dan regularitas yang memadai, serta didukung oleh sarana, prasarana mencukupi dan terpelihara.
- **Berdaya Saing** diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi kereta api yang efisien sehingga dapat berkompetisi dengan moda transportasi lainnya secara sehat dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien, yang didukung oleh SDM pendukung yang profesional, mandiri, dan produktif.
- **Berintegrasi** diindikasikan oleh tersedianya jaringan dan layanan transportasi kereta api penumpang dan barang yang terintegrasi dengan moda lainnya dalam suatu sistem intermoda/multimoda dan terintegrasi dengan tata ruang wilayah yang menentukan pola interaksi sosial ekonomi yang dilayani.
- **Berteknologi** diindikasikan oleh penerapan teknologi yang sesuai perkembangan dan kebutuhan dalam penyelenggaraan perkeretaapian.
- **Terjangkau** diindikasikan oleh tersedianya layanan kereta api yang terjangkau oleh setiap

lapisan ekonomi dan semua golongan sosial masyarakat secara berkeadilan di seluruh wilayah NKRI yang membutuhkan kehadiran layanan kereta api

#### **2.4.2. Misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Dalam rangka perwujudan visi tersebut, maka dirumuskan sejumlah misi yang akan dilaksanakan (mission to be accomplished) oleh Ditjen Perkeretaapian pada periode 2020-2024, yakni:

Direktorat Jenderal Perkeretaapian melaksanakan Misi Presiden dan Wakil Presiden yaitu Struktur Ekonomi yang Produktif, Mandiri dan Berdaya Saing dengan uraian sebagai berikut:

1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian yang terintegrasi dan berkelanjutan;
2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang efisien dan efektif;
3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif.

#### **2.4.3. Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam menyelenggarakan perkeretaapian nasional pada periode 2020-2024 menetapkan tujuan yang terdiri dari 3 butir sebagai berikut:

- TUJUAN 1** Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.
- TUJUAN 2** Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.
- TUJUAN 3** Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.

Indikator pada tujuan selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2020-2024 disusun

sebagai indikator *outcome*. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

**Tabel II.1** Tujuan, Indikator dan Target Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020 – 2024

TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SATUAN	TARGET 2024
Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.	Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	0.36
Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.	Persentase capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) transportasi kereta api	%	82
	Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api	%	100
	Pemenuhan target angkutan barang kereta api	%	100
	Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI I dan II	%	94
Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.	Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api ( <i>rate of accident</i> )	Kejadian kecelakaan/ 1 juta km tempuh	0.22

#### 2.4.4. Sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Dari tujuan yang telah ditetapkan diatas, selanjutnya dijabarkan lebih lanjut ke dalam sasaran-sasaran yang akan dicapai setiap tahunnya oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian selama tahun 2020-2024 yaitu:

1. Sasaran Program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur.
2. Sasaran program yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan.
3. Sasaran program yang ingin dicapai dalam Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah Keselamatan transportasi perkeretaapian yang didukung oleh Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal.

## BAB III

### ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKA KELEMBAGAAN

#### 3.1. Arah Kebijakan dan Strategi

##### 3.1.1. Arah Kebijakan dan Strategi Nasional

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 merupakan tahapan terakhir dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025, dimana pada akhir periode RPJPN tersebut, pendapatan perkapita Indonesia diharapkan akan mencapai tingkat kesejahteraan setara dengan negara-negara berpenghasilan menengah atas (*upper-middle income country/MIC*) yang memiliki kondisi infrastruktur, kualitas sumber daya manusia, layanan publik, serta kesejahteraan rakyat yang lebih baik.

Sebagaimana arahan RPJP 2005 – 2025, sasaran pembangunan jangka menengah 2020-2024 adalah mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing.

Terdapat 4 (empat) pilar dari RPJMN IV tahun 2020-2024 yang merupakan amanat RPJPN 2005-2025 untuk mencapai tujuan RPJMN IV, yaitu:

1. Kelembagaan politik dan hukum yang mantap.
2. Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat.
3. Struktur ekonomi yang semakin maju dan kokoh.
4. Terwujudnya keanekaragaman hayati yang terjaga.

RPJMN Tahun 2020-2024 telah menetapkan visi dan misi Presiden. Kemudian RPJMN juga menyampaikan 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;
5. Transformasi Ekonomi.

Visi, misi dan lima arahan Presiden diterjemahkan dalam 7 agenda pembangunan pada RPJMN 2020-2024, yaitu:

1. Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas.
2. Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan.
3. Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing.
4. Membangun Kebudayaan dan Karakter Bangsa.
5. Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar.
6. Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim.
7. Memperkuat Stabilitas Polhukam dan Transformasi Pelayanan Publik.

##### 3.1.2. Dukungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam RPJMN

7 Agenda Pembangunan yang telah ditetapkan oleh RPJMN Tahun 2020-2024, masing-masing dijabarkan ke dalam beberapa sasaran yang dicapai melalui beberapa strategi. Direktorat Jenderal Perkeretaapian mendukung 2 dari 7 Agenda Pembangunan

dimaksud melalui strategi yang akan dilaksanakan dalam rangka mencapai sasaran pada masing- masing Agenda Pembangunan. Dukungan pada 7 Agenda Pembangunan adalah sebagai berikut:

1. Agenda Pembangunan 1 (Memperkuat ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas berkeadilan)

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam Agenda Pembangunan 1 RPJMN Tahun 2020-2024 diamanatkan dapat berkontribusi dalam mendukung arah kebijakan pembangunan nasional meningkatkan nilai tambah, lapangan kerja dan investasi di sektor riil dan industrialisasi dengan strategi sebagai berikut:

- a. Meningkatkan industrialisasi berbasis Sumber Daya Alam dan Kawasan Industri luar Jawa. Kegiatan perkeretaapian yang mendukung strategi dimaksud diantaranya:
  - 1) Pembangunan kereta api barang di Kalimantan;
  - 2) Peningkatan jalur kereta api Sumatera Selatan.
- b. Meningkatkan daya saing destinasi dan industrialisasi pariwisata. Kegiatan perkeretaapian yang mendukung strategi dimaksud diantaranya:
  - 1) Pembangunan jalur ganda, peningkatan dan reaktivasi di Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur;
  - 2) Pembangunan jalur kereta api Mengwitani – Singaraja;
  - 3) Pembangunan jalur kereta api Pematang Siantar – Danau Toba.
- c. Meningkatkan nilai tambah dan daya saing produk kreatif dan digital. Kegiatan perkeretaapian yang mendukung strategi dimaksud adalah:
  - 1) Pembangunan jalur ganda kereta api Rangkas Bitung – Merak;
  - 2) Reaktivasi jalur kereta api Banten

2. Agenda Pembangunan 5 (Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar)

Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam Agenda Pembangunan 1 RPJMN Tahun 2020-2024 diamanatkan dapat berkontribusi dalam mendukung arah kebijakan pembangunan nasional sebagai berikut:

- a. memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar dengan strategi meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian.
- b. Memperkuat Infrastruktur Ekonomi dengan strategi meningkatkan konektivitas perkeretaapian. Kegiatan perkeretaapian yang mendukung strategi dimaksud diantaranya:
  - 1) Pembangunan Jalur KA (termasuk reaktivasi dan jalur ganda)
  - 2) Peningkatan, pemeliharaan, perawatan dan pengoperasian jalur KA
  - 3) Pembangunan KA Akses Pelabuhan dan Bandara
  - 4) Penyediaan PSO dan Subsidi
- c. Memperkuat infrastruktur perkotaan dengan strategi mengembangkan sistem angkutan umum massal perkotaan di 6 kota metropolitan.

**A. Infrastruktur Pelayanan Dasar**

**1. Keselamatan dan Keamanan Transportasi**

Keselamatan dan keamanan dalam transportasi merupakan hal yang penting. Arah dan kebijakan strategis untuk mewujudkan keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian adalah:

- a. Penerapan pendekatan sistem yang berkeselamatan dalam rangka mengurangi fatalitas dan



- keparahan korban (*injury prevention*);
- b. Penegakan aturan standar Keselamatan dan Keamanan Transportasi;
  - c. Pengembangan skema pembiayaan fasilitas Keselamatan dan Keamanan Transportasi melalui DAK, KPBU, APBN, dll;
  - d. Peningkatan kesadaran pentingnya keselamatan dan keamanan transportasi, melalui:
    - 1) Pemenuhan fasilitas keselamatan;
    - 2) Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini; dan
    - 3) Pelatihan serta sosialisasi keselamatan dan keamanan transportasi untuk operator, regulator, dan masyarakat.
  - e. Pemenuhan kecukupan sarana dan prasarana.

## 2. Ketahanan Kebencanaan Infrastruktur

Arah dan kebijakan strategis untuk mewujudkan ketahanan kebencanaan infrastruktur dengan peningkatan infrastruktur tangguh bencana di wilayah prioritas rawan bencana.

### B. Infrastruktur Ekonomi

Konektivitas Transportasi Kereta Api mempunyai arah dan kebijakan strategis yaitu:

- a. Pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan perlengkapan keselamatan perkeretaapian sesuai standar SNI dan SI, melalui

pemenuhan dan alokasi kebutuhan IMO Perkeretaapian serta pemasangan perlengkapan keselamatan dan keamanan perkeretaapian;

- b. Pengembangan kereta api barang (Trans Sumatera, Pantura, Trans Sulawesi, dan Kalimantan);
- c. Pembangunan jalur KA Trans Sulawesi serta jalur ganda dan reaktivasi KA di Pulau Jawa dan Sumatera;
- d. Mendorong keterlibatan swasta dan mendorong penyiapan lahan melalui BLU LMAN untuk lanjutan pembangunan KA Trans Sulawesi;
- e. Penyelenggaraan sistem transportasi multimoda;
- f. Pembangunan jalan akses dan jalur KA menuju simpul pelabuhan, bandara dan terminal serta pusat kegiatan logistik; dan
- g. Mendorong peran swasta dalam pelayanan dan penyelenggaraan layanan multimoda untuk pembangunan Jalur KA Akses Bandara, Pelabuhan, dan Terminal.

### C. Infrastruktur Perkotaan

Infrastruktur Perkotaan akan dikembangkan melalui sistem angkutan umum masal perkotaan. Arah dan kebijakan strategi untuk mewujudkan sistem angkutan umum masal perkotaan adalah:

- a. Pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel yang aman, terjangkau, mudah diakses, dan berkelanjutan;
- b. Menerapkan strategi *Transport Demand Management* (TDM) beserta penguatan integrasi antara guna lahan dan perencanaan transit;
- c. Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD);

- d. Penguatan integrasi antara guna lahan dan perencanaan transit;
- e. Pengembangan mekanisme dukungan pemerintah pusat untuk penyediaan angkutan umum massal perkotaan berbasis transit (skema KPBU) melalui:
  - 1) Percepatan pembangunan angkutan umum massal perkotaan;
  - 2) Pengembangan mekanisme koridor dukungan dalam pembangunan angkutan umum massal perkotaan;
  - 3) Penguatan sinergi antar *stakeholder* untuk *sharing* pendanaan transportasi perkotaan;
  - 4) Pembagian peran pembiayaan transportasi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah dan swasta;
  - 5) Peningkatan kapasitas kelembagaan dan SDM

- pemerintah daerah dalam persiapan penyelenggaraan angkutan umum dan KPBU; dan
- 6) Penyusunan pedoman kebijakan mobilitas perkotaan terpadu dan berkelanjutan.

Terdapat 6 transportasi perkotaan yang menjadi fokus dalam pembangunan di periode RPJMN IV tahun 2020-2024 terdapat di Kota:

1. Jakarta;
2. Surabaya;
3. Bandung;
4. Medan;
5. Semarang; dan
6. Makassar.

Dalam agenda pembangunan 5 terdapat 5 (lima) target pembangunan yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian, sebagaimana tabel berikut:

**Tabel III.1** Target Pembangunan dalam RPJMN 2020 – 2024 yang Terkait dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

SASARAN/KEGIATAN PRIORITAS	INDIKATOR	TARGET 2024
Keselamatan dan Keamanan Transportasi	Rasio kejadian kecelakaan KA per 1 juta km perjalanan KA (rasio)	0.23
Meningkatnya Konektivitas Wilayah	1. Panjang jaringan KA yang terbangun (kumulatif) (Km's)	7.451
	2. Index (TQI) kategori 1 dan 2 (%)	94
Meningkatnya layanan angkutan umum massal di 6 (enam) kota metropolitan	1. Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan (kota)	6
	2. Jumlah kota yang dibangun perlintasan tidak sebidang (kota)	6

### 3.1.3. Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan

Sebagaimana diamanatkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 – 2024, sektor

transportasi memiliki prioritas pembangunan sebagai berikut:

1. Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. Perkuatan Jalur Logistik Utama;

3. Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Didasarkan pada prioritas pembangunan di sektor transportasi tersebut, maka kebijakan pembangunan transportasi nasional harus diarahkan agar dapat merefleksikan dan mengimplementasikan prioritas pembangunan transportasi. Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. **Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi** untuk Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;
2. **Merajut Konektivitas Antar Wilayah** sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama;
3. **Dukungan Aksesibilitas dalam Pengembangan Kawasan Industri, Pariwisata dan KEK Luar Jawa** sebagai wujud Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
4. **Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan** guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan pada tahun 2020 – 2024 merupakan metode pendekatan dalam memecahkan permasalahan yang penting dan mendesak untuk segera dilaksanakan dalam kurun waktu 2020-2024 serta memiliki dampak yang besar terhadap pencapaian sasaran nasional maupun Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2020 – 2024.

Arah Kebijakan dan Strategi memuat langkah yang berupa program indikatif untuk memecahkan permasalahan yang teridentifikasi dan mendesak untuk segera dilaksanakan guna mendukung pencapaian Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Strategis. Program indikatif tersebut harus mendukung sasaran RPJMN 2020 – 2024 sesuai dengan bidang terkait.

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan diperoleh dengan mendasarkan pada potensi yang ada, yang diharapkan akan dapat mengatasi permasalahan yang ada di sektor perhubungan.

### 3.1.4. Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Penyelenggaraan perkeretaapian nasional diharapkan mampu mendukung pertumbuhan ekonomi nasional melalui perwujudan visi perkeretaapian nasional tahun 2030 yaitu “Mewujudkan perkeretaapian yang berdaya saing, berintegrasi, berteknologi, bersinergi dengan industri, terjangkau dan mampu menjawab tantangan perkembangan”. Strategi yang akan ditempuh untuk mewujudkan penyelenggaraan perkeretaapian nasional sesuai arah pengembangan perkeretaapian nasional 2030 antara lain sebagai berikut:

1. Strategi pengembangan jaringan dan layanan perkeretaapian;
2. Strategi peningkatan keamanan dan keselamatan perkeretaapian;
3. Strategi alih teknologi dan pengembangan industry;
4. Strategi pengembangan sumber daya manusia perkeretaapian;
5. Strategi pengembangan kelembagaan;
6. Strategi investasi dan pendanaan;

Target penyelenggaraan perkeretaapian nasional 2030 adalah: “Mewujudkan layanan transportasi perkeretaapian yang memiliki pangsa pasar penumpang sebesar 7% - 9 % dan barang sebesar 11% - 13% dari keseluruhan layanan transportasi nasional”. Berdasarkan proyeksi yang dilakukan, pangsa pasar angkutan penumpang moda kereta api tahun 2024 adalah sekitar 5% - 6% penumpang dan angkutan barang moda kereta api tahun 2024 adalah sekitar 0.5% - 1%.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai dengan tugas dan fungsinya merumuskan sejumlah arah kebijakan dan strategi pencapaian yang harus terlaksana dalam kurun waktu lima tahun ke depan.

Arah kebijakan dan strategi Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada tahun 2020 – 2024 dalam rangka mendukung agenda

prioritas pembangunan nasional, serta mendukung pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi adalah:

- a. Pengembangan jaringan dan layanan kereta api antar kota dan perkotaan.
  - b. Reaktivasi jalur kereta api non-operasi.
  - c. Pembangunan akses kereta api menuju pelabuhan dan bandara.
2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal  
Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal dengan peningkatan kapasitas sarana dan prasarana. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal adalah:
    - a. Peningkatan kapasitas lintas jalur kereta api eksisting.
    - b. Penerapan teknologi baru perkeretaapian.
    - c. Peningkatan kinerja layanan kewajiban pelayanan publik dan angkutan perintis
  3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah Keselamatan transportasi

perkeretaapian dengan Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal adalah:

- a. Sertifikasi SDM Perkeretaapian.
- b. Sertifikasi sarana perkeretaapian.
- c. Sertifikasi prasarana perkeretaapian.
- d. Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas keselamatan dan pengujian.
- e. Pemasangan perangkat Sistem Keselamatan Kereta Api Otomatis (SKKO).
- f. Pemenuhan kebutuhan IMO.
- g. Penyusunan pedoman identifikasi daerah rawan kecelakaan dan rawan bencana.
- h. Penyusunan prosedur tindak lanjut akibat kecelakaan.
- i. Pelaksanaan kajian identifikasi rawan kecelakaan kereta api.

Dalam rangka menjalankan arah kebijakan dan strategi-strategi tersebut diatas, pada tahun 2020 Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki satu program yaitu Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian dan lima kegiatan yang terdiri dari:

1. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian.
2. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
3. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api.
4. Kegiatan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian.
5. Kegiatan Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian.

Selanjutnya, dalam rangka menjalankan arah kebijakan dan strategi-strategi tersebut diatas, mulai tahun 2021-2024 Direktorat Jenderal Perkeretaapian memiliki dua program dan sembilan kegiatan terdiri dari:

1. Program Infrastruktur Konektivitas Kegiatan:



- a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian.
  - b. Pelayanan Transportasi Perkeretaapian.
  - c. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian.
  - d. Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian.
2. Program Dukungan Manajemen Kegiatan:
- a. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian.
  - b. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian.
  - c. Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian.
  - d. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian.
  - e. Legislasi dan Litigasi Transportasi Perkeretaapian.

### 3.1.5. Kegiatan - Kegiatan Strategis Perkeretaapian yang Masih Perlu Dilakukan Penajaman Kesiapan dan Pembiayaan.

Pembangunan bidang perkeretaapian dituntut memiliki perencanaan yang matang karena membutuhkan pembiayaan yang cukup besar, diantaranya meliputi biaya pembebasan tanah, sarana dan prasarana.

Antusiasme masyarakat yang ingin merasakan layanan perkeretaapian, mendorong kepada pemerintah dapat menyediakan layanan angkutan umum massal berbasis rel di berbagai lokasi di Indonesia.

Kegiatan - kegiatan pembangunan perkeretaapian yang masih perlu dilakukan penajaman kesiapan dan pembiayaan diantaranya adalah:

- a. Kegiatan pembangunan berbasis rel dalam Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan Kendal – Semarang – Salatiga – Demak – Grobogan, Kawasan Purworejo – Wonosobo – Magelang – Temanggung, dan Kawasan Brebes – Tegal

– Pemalang. Kegiatan/program diantaranya:

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

- Merakurak, Jenu), dengan jalur double track;
- 8) Reaktivasi Jalur KA Kamal Sumenep;
  - 9) Pembangunan Jalur Kereta Api STA Duduk - Pelabuhan JIPE Manyar Gresik;
  - 10) Pembangunan Jalur Kereta Api menuju Tanjung Perak;
  - 11) Double Track Surabaya -Bangil - Malang - Blitar –Kertosono;
  - 12) Percepatan Pembangunan Double Track Lintas Bangil - Jember Banyuwangi;
  - 13) Pengembangan Kereta Gantung Puncak Pananjakan - Kawah Bromo;
  - 14) Pembangunan/reaktivasi jalur kereta api menuju Pelabuhan Probolinggo;
  - 15) Pembangunan Kereta Gantung, Kota Batu;
  - 16) Pembangunan jalur KA menuju Pelabuhan Panaru.
- c. Kegiatan pembangunan berbasis rel dalam Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Kegiatan/program diantaranya:
- 1) Kereta Api Makassar - Parepare (Tahap I dari Pengembangan Jalur Lintas Barat Sulawesi Bagian Selatan);
  - 2) Kereta Api Tebing Tinggi - Kuala Tanjung (mendukung KEK Sei Mangkei, bagian dari Jaringan Kereta Api Trans Sumatera);
  - 3) Kereta Api Purukcahu - Batanjung melalui Bangkuang;
  - 4) Kereta Api Rantau Prapat – Duri Pekanbaru;
  - 5) Kereta Api Akses Bandar Udara Baru Yoryakarta- Kulon Progo;
  - 6) Kereta Api Jakarta – Surabaya;
  - 7) *Double Track* Jawa Selatan;
  - 8) *High Speed Railway* Jakarta – Bandung;
  - 9) Penyelenggaraan Kereta Api Ringan *Light Rail Transit* (LRT) Terintegrasi di Wilayah Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi;
  - 10) Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Rel Wilayah Badung – Buleleng;
  - 11) Kereta Api Logistik Lahat - Muara Enim - Prabumulih - Tarahan/Lampung dan Prabumulih – Kertapati/Palembang.
  - 12) *Light Rail Transit* (LRT) Provinsi Sumatera Selatan (Metro Palembang);
  - 13) *Light Rail Transit* (LRT) Jakarta *International Stadium* - Kelapa Gading dan Velodrome -Manggarai;
  - 14) Jakarta *Mass Rapid Transit* (MRT) *North - South* (Bundaran HI - Kota - Ancol Barat); dan
  - 15) *Elevated Inner Loop Line* Jatinegara – Tanah Abang - Kemayoran
- d. Kegiatan yang berpotensi menggunakan skema pembiayaan alternatif, diantaranya:
- 1) Kereta Api Akses Pelabuhan Patimban;
  - 2) Kereta Api Manado – Bitung;
  - 3) Kereta Api *shortcut* Cibungur – Tanjung Rasa;
  - 4) Kereta Api Akses Bandara Kertajati;
  - 5) Kereta Api Tanjung - Banjarmasin.
- e. Beberapa kegiatan strategis lainnya yakni:
- 1) Batu Tabal – Solok – Muara Kalaban – Sawahlunto;
  - 2) Muara Kalaban – Pekanbaru (Kereta Api trans sumatera);
  - 3) Pembangunan Jalur KA Khusus Lahat - Ogan ilir;
  - 4) Pembangunan Jalur KA *Shortcut* Randegan – Sikampung; dan
  - 5) Pembangunan Jalur KA Kutai Barat - Paser – Balikpapan.

### 3.2. Kerangka Regulasi Bidang Perkeretaapian

UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian telah memuat sejumlah aspek pokok pengaturan yang menjadi dasar bagi semua stakeholders atau pemangku kepentingan terkait (operator, regulator, industri, pengguna, publik, asosiasi, dsb), untuk menjalankan perannya masing-masing dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional dalam mencapai tujuan penyelenggaraan sebagaimana telah

termaktub dalam pasal 3 UU No. 23 Tahun 2007 tersebut.

Dalam kerangka regulasi penyelenggaraan perkeretaapian nasional, UU 23/2007 merupakan regulasi induk yang dalam pelaksanaannya telah memandatkan dan/atau diperkuat dengan sejumlah peraturan pelaksanaan, yakni sebanyak 2 Peraturan Pemerintah (PP), yakni: PP 56/2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (dan perubahannya melalui PP 6/2017) dan PP 72/2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Kereta Api (dan perubahannya melalui PP 61/2016), serta sekitar 71 Peraturan Menteri/Keputusan Menteri (PM/KM) terkait teknis kebijakan di bidang sarana, prasarana, SDM, tatanan dan pembinaan, kelembagaan, LLKA, dan lainnya.

Kerangka regulasi di dalam Renstra 2020-2024 diarahkan untuk melengkapi dan memperkuat struktur regulasi dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional di atas, melalui identifikasi kebutuhan penetapan regulasi baru (untuk substansi yang belum diatur) maupun perubahan/revisi dari regulasi eksisting (jika ada bagian yang perlu disempurnakan atau tidak relevan lagi).

Konteks penguatan kerangka regulasi di bidang perkeretaapian pada Renstra 2020-2024 adalah untuk memastikan bahwa sejumlah agenda pengembangan sarana, prasarana, SDM, kelembagaan, dan sistem pendukung di bidang perkeretaapian yang dicanangkan telah memiliki/didukung oleh dasar hukum yang tepat.

Tugas penyusunan regulasi (NSPK) penyelenggaraan perkeretaapian kepada Pemerintah (c.q DitjenPerkeretaapian) secara spesifik tertuang dalam pasal 14 (1) UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang diperkuat juga melalui pasal 561 butir pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 122 Tahun 2018. Kebutuhan penyusunan atau perubahan NSPK di bidang perkeretaapian dapat didasarkan kepada 2 sifat dasar, yakni

(1) yang bersifat *mandatory*, yakni dalam rangka pemenuhan terhadap mandat dari UU/PP tentang Perkeretaapian agar disusun pengaturan lebih *detail*/lanjut pada peraturan yang lebih rendah, (2) yang bersifat *complementary*, dalam rangka melengkapi pengaturan teknis pelaksanaan suatu aktivitas dalam penyelenggaraan perkeretaapian yang membutuhkan kejelasan pengaturan dikarenakan adanya perkembangan kondisi lapangan maupun lingkungan strategis yang berpengaruh.

Secara umum dalam UU 23/2007 sudah memuat 3 spirit/fungsi pokok dari suatu peraturan perundang-undangan yang diharapkan dapat diimplementasikan melalui perumusan kebijakan dan regulasi pelaksanaan (PP, Perpres, PM/KM, Perdirjen, dll), yakni berkaitan dengan pelaksanaan fungsi:

- Fungsi perubahan: dikeluarkannya UU 23/2007 tentang Perkeretaapian membawa 2 spirit perubahan utama, yakni (1) menerapkan sistem multioperator dalam penyelenggaraan perkeretaapian untuk menciptakan efisiensi dan efektivitas melalui persaingan. Spirit ini mensyaratkan focusing pemerintah sebagai regulator dan pelibatan Pemda dan masyarakat/dunia usaha secara lebih ekstensif dalam penyelenggaraan perkeretaapian;
- Fungsi stabilisasi: sebagaimana lazimnya sebuah produk pengaturan UU 23/2007 juga memuat berbagai ketentuan untuk memastikan penyelenggaraan perkeretaapian sesuai dengan kaidah teknis dan asas-asas penyelenggaraan yang benar. Hal ini tersurat dalam sejumlah pasal yang mengatur tentang (1) persyaratan teknis dan administratif berkaitan dengan prasarana, sarana, dan SDM perkeretaapian, (2) pola kelembagaan dan prosedur penyelenggaraan sarana dan prasarana

perkeretaapian, dan (3) hak dan kewajiban antar pihak dalam penyelenggaraan perkeretaapian;

- Fungsi fasilitasi: dalam rangka memastikan bahwa semua stakeholders terkait dapat (1) menjalankan peran dalam penyelenggaraan perkeretaapian secara optimal, maupun juga untuk (2) mendapatkan hak pelayanan kereta api secara baik, maka dalam UU 23/2007 juga memuat beberapa ketentuan yang memberikan perlindungan, fasilitasi, maupun perlakuan khusus, terutama dalam hal: (1) pelibatan pemda, swasta, dan masyarakat umum dalam penyelenggaraan perkeretaapian, (2) fasilitasi penguasaan dan penerapan teknologi perkeretaapian melalui rekayasa dan rancang bangun, (3) fasilitas terhadap masyarakat berkebutuhan khusus (penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah lima tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia) maupun fasilitasi bagi golongan ekonomi tertentu.

Dalam rangka mencapai tujuan dan sasaran program Direktorat Jenderal Perkeretaapian, diusulkan 7 regulasi yang menjadi bidang tugas dan yang terkait dengan bidang tugas Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk ditetapkan dalam Program Legislasi Tahun 2020-2024.

Urgensi pembentukan masing-masing regulasi sebagai Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

1. Revisi PP 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik.

Urgensi pembentukan:

Memper memudahkan Investasi di bidang perkeretaapian.

2. PP 56 Tahun 2009 sebagaimana telah diubah dengan PP 6 Tahun 2017 tentang Perkeretaapian.

Urgensi pembentukan:

- a. Peraturan turunan/pelaksana berupa PM diharapkan dapat segera disusun dan ditetapkan.

- b. Memper memudahkan Investasi di bidang perkeretaapian.

- c. Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian.

3. Revisi PP 15 Tahun 2016 Tentang PNBP di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Urgensi pembentukan:

- a. Merevisi formula perhitungan biaya penggunaan prasarana milik Negara (Track Access Charge / TAC) dan perubahan besaran tarif/pengenaan PNBP lainnya di bidang perkeretaapian

- b. Beberapa ketentuan yang diamanatkan dalam UU 9 Tahun 2018 tentang PNBP agar menjadi acuan revisi PP 15 Tahun 2016.

4. Peraturan Menteri Nomor PM. 91 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan PM. 55 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Khusus. Urgensi pembentukan:

- a. Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian.

- b. Menyesuaikan SOP Perizinan.

- c. Mengakomodir sektor lain dalam penyelenggaraan Perkeretaapian Khusus.

5. Revisi PM 60 Tahun 2012 tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api Urgensi pembentukan:

Mengakomodir perkembangan teknologi di bidang perkeretaapian.

6. Revisi PM 11 Tahun 2012 tentang Tata Cara Penetapan Trase Jalur Kereta Api.

Urgensi pembentukan:

Mengakomodir perkembangan teknologi di bidang perkeretaapian

7. Revisi PM 156 Tahun 2015 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Perawatan dan Pengoperasian Prasarana

Perkeretaapian Milik Negara. Urgensi pembentukan:

Mengoptimalkan penggunaan anggaran IMO yang lebih tepat sasaran

Adapun unit penanggung jawab, unit/instansi terkait beserta target penyelesaian kebutuhan regulasi tersebut diatas, tercantum dalam Lampiran Matrik Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 pada bagian akhir Dokumen Renstra ini.

### **3.3. Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian 2020-2024**

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

#### **3.3.1. Kedudukan, Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Tugas dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang perkeretaapian.

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi :

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

Dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi tersebut diatas, Direktorat Jenderal Perkeretaapian mempunyai struktur organisasi terdiri dari:

- a. Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
- b. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;
- c. Direktorat Prasarana Perkeretaapian;
- d. Direktorat Sarana Perkeretaapian;

- e. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian;
- f. Unit Kerja Mandiri setingkat Eselon III dengan rincian:
  - 1) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jakarta dan Banten;
  - 2) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Barat;
  - 3) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Tengah;
  - 4) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Timur;
  - 5) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Utara;
  - 6) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat;
  - 7) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Selatan;
  - 8) Balai Pengujian Perkeretaapian;
  - 9) Balai Perawatan Perkeretaapian;
  - 10) Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan;
  - 11) Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.

Organisasi dan tata kerja Balai diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan yakni:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian;
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 64 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengujian Perkeretaapian;
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Perawatan Perkeretaapian;
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 119 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan;
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2020 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan.

Sampai dengan tahun 2019, sumber daya manusia Direktorat Jenderal Perkeretaapian secara keseluruhan berjumlah 608 pegawai dengan rincian 343 pegawai di kantor pusat dan 265 pegawai tersebar di Balai Perkeretaapian.

Uraian jumlah pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2019 sebagai berikut:

- a. Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebanyak 100 pegawai;
- b. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api sebanyak 54 pegawai;
- c. Direktorat Prasarana Perkeretaapian sebanyak 69 pegawai;
- d. Direktorat Sarana Perkeretaapian sebanyak 56 pegawai;
- e. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 62 pegawai;
- f. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jakarta dan Banten sebanyak 29 pegawai;
- g. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Barat sebanyak 39 pegawai;
- h. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Tengah sebanyak 44 pegawai;
- i. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Jawa Bagian Timur sebanyak 31 pegawai;
- j. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Utara sebanyak 21 pegawai;
- k. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Barat sebanyak 11 pegawai;
- l. Balai Teknik Perkeretaapian Kelas II Wilayah Sumatera Bagian Selatan sebanyak 24 pegawai;
- m. Balai Pengujian Perkeretaapian sebanyak 32 pegawai;
- n. Balai Perawatan Perkeretaapian sebanyak 21 pegawai;

- o. Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan sebanyak 14 pegawai;

Proyeksi kebutuhan SDM aparatur Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk jangka waktu 5 tahun dihitung dan disusun secara hati-hati berdasarkan ketenatuan yang berlaku, arah kebijakan nasional dan kondisi

eksisting Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Proyeksi disusun dengan asumsi:

- Pemenuhan pegawai baru tahun 2020 berasal dari rekrutmen umum tahun 2019;
- Kecukupan anggaran dan sarana prasarana pendukung lainnya;

**Tabel III.2** Proyeksi kebutuhan SDM Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020 - 2024

No	Uraian	Tahun					Total
		2020	2021	2022	2023	2024	
1	Bezetting ASN (1 Jan)	608	1.010	1.262	1.386	1.510	-
2	Prediksi Pensiun	8	12	8	11	7	46
2	Rekrutmen ASN	410	264	132	135	134	1.075
3	Jumlah ASN (31 Des)	1.010	1.262	1.386	1.510	1.637	-

### 3.3.2. Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian Eksisting

Penyelenggaraan layanan kereta api dalam UU 23/2007 disebutkan bahwa terdapat 3 kelompok *stakeholders* utama, yakni:

- Pengguna jasa setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang (pasal 1 butir 12 UU 23/2007);
- Badan Usaha Penyelenggara: baik yang berlaku sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian dan/atau penyelenggara sarana perkeretaapian (pasal 1 butir 10, 16, 17 UU 23/2007);
- Pembina Penyelenggaraan Perkeretaapian: yakni pemerintah (Pusat, Provinsi, dan Kab/Kota) yang bertugas melakukan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penyelenggaraan perkeretaapian (pasal 13, 14 UU 23/2007).

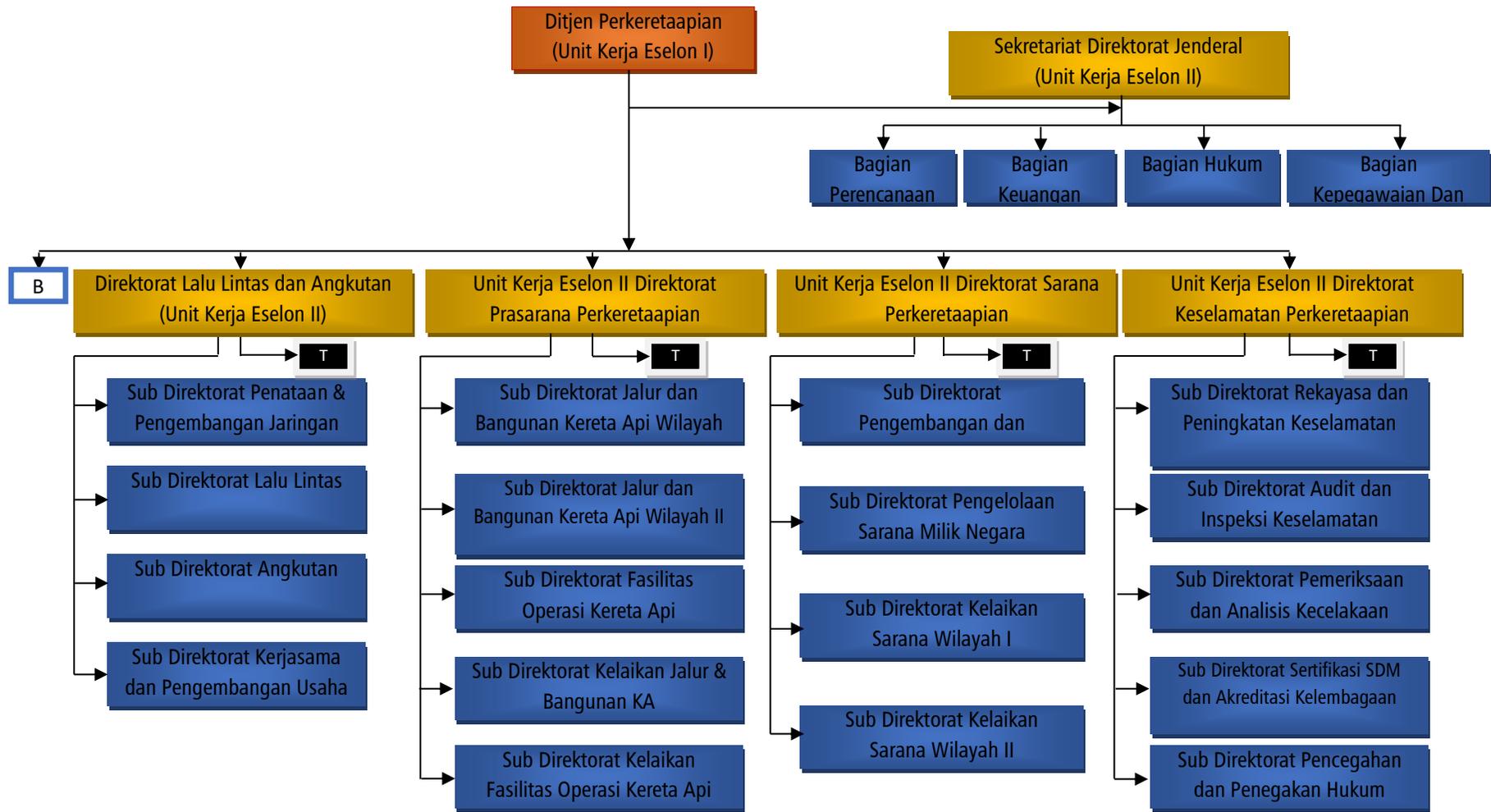
Kewenangan pembinaan dalam UU 23/2007 oleh Pemerintah sebagian dapat didelegasikan kepada Lembaga/Badan Hukum

khususnya yang berkenaan dengan: (1) pengujian/sertifikasi prasarana (pasal 68 (2) UU 23/2007), (2) pendidikan dan pelatihan serta sertifikasi SDM perkeretaapian (operator dan penguji) (pasal 74 (4), 80 (3, 4), 104 (4), 116 UU 23/2007), (3) pengujian/sertifikasi sarana (pasal 98 (2) UU 23/2007). Kelembagaan penyelenggaraan erkeretaapian di Indonesia, baik eksisting maupun yang ideal sesuai amanat UU 23/2007.

Struktur organisasi pembina penyelenggaraan perkeretaapian di Pemerintah Pusat, yakni Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai Peraturan Menteri 122/2018, sudah dibentuk 5 direktorat pembina (Eselon II) yang secara teknis mengurus: prasarana, sarana, lalu lintas dan angkutan, serta keselamatan. Aspek pengusahaan tidak diurus secara spesifik pada level Direktorat/Eselon II, ini hanya diurus pada level Eselon III yakni Subdirektorat Kerjasama dan Pengembangan Usaha di bawah Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan KA. Secara kelembagaan, jika diharapkan peran swasta/Pemda lebih besar, maka akan lebih baik jika aktivitas investasi di bidang

perkeretaapian diurus oleh Unit Eselon II tersendiri atau suatu *special delivery unit* (SDU) yang dibentuk khusus di Kementerian Perhubungan yang khusus mengurus investasi infrastruktur di bidang Perhubungan.

Perkeretaapian daerah (Provinsi, Kab/Kota) saat ini sudah mulai diselenggarakan oleh Pemda, termasuk DKI Jakarta yang sudah melakukan kerja sama dengan PT. Jakarta *Monorail* serta PT. MRT Jakarta, kelembagaan khusus yang mengurus mengenai pembinaan perkeretaapian di daerah-daerah sudah terbentuk. Perlunya mempersiapkan SDM dan kelembagaan yang cukup besar untuk melakukan tugas pembinaan (pengaturan, pengendalian, dan pengawasan).



B: Balai Teknik, Balai Perawatan, Balai Pengujian Perkeretaapian dan Balai  
Pengelolaan  
TU: Subbagian Tata Usaha  
Wilayah I: Bagian Selatan Indonesia (Jawa, Bali, NTB, NTT, Papua)  
Wilayah II: Bagian Utara Indonesia (Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Maluku)

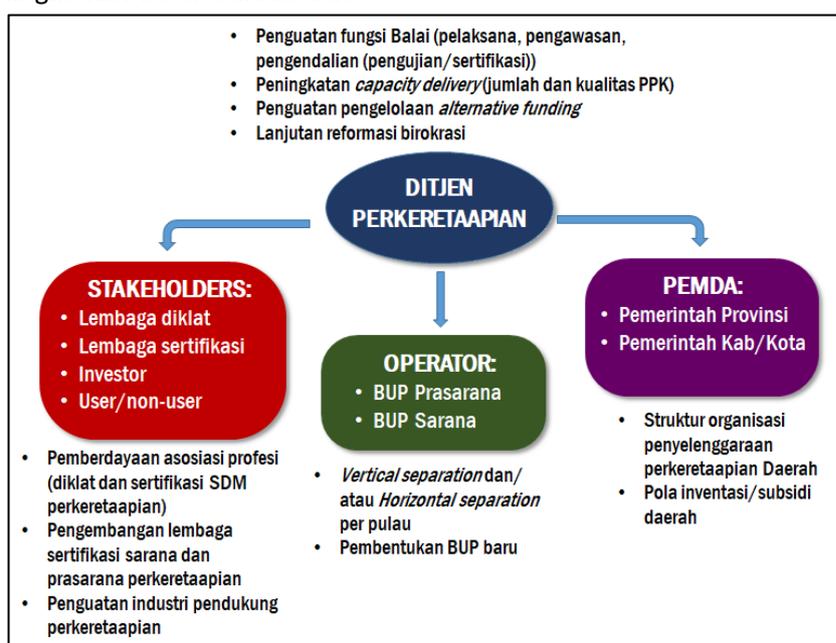
Sumber: Peraturan Menteri Nomor 122/2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan

Gambar 3.1 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

### 3.3.3. Kebutuhan Penguatan Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian 2020-2024

Kerangka kelembagaan dalam penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia perlu dipandang secara komprehensif, di mana kerangka kelembagaan ini merupakan pola susunan dan interaksi antar stakeholders dalam upaya meningkatkan ketersediaan dan

kinerja serta manfaat perkeretaapian nasional sebagaimana diamanatkan dalam UU 23/2007 tentang Perkeretaapian. Pada **Gambar 3.2** disampaikan kerangka umum kelembagaan penyelenggaraan perkeretaapian nasional Tahun 2020-2024, secara umum penguatan kelembagaan penyelenggaraan perkeretaapian nasional, terdiri dari:



Sumber: Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020

**Gambar 3.2** Skema Umum Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian Tahun 2020-2024

#### 1. Penguatan Kelembagaan Ditjen Perkeretaapian

Ditjen Perkeretaapian yang dibentuk pada Tahun 2005 yang kemudian memegang mandat tertinggi dalam penyelenggaraan perkeretaapian nasional sesuai UU 23/2007, merupakan Unit Organisasi Teknis yang relatif muda di Lingkungan Kementerian Perhubungan (kemudian terakhir dibentuk BPTJ pada Tahun 2015). Selama periode 2005-2019 (15 tahun, 3 periode Renstra) sudah cukup banyak perkembangan dan perubahan dalam konteks regulasi dan kelembagaan

yang dilakukan di lingkungan dan oleh Ditjen Perkeretaapian.

Pada periode Tahun 2014, dilakukan Pembentukan 3 jenis Balai di Lingkungan Ditjen Perkeretaapian, yakni: (1) Balai Teknik Perkeretaapian (melalui PM 63/2014), (2) Balai Pengujian Perkeretaapian (melalui PM 64/2014), dan (3) Balai Perawatan Perkeretaapian (melalui PM 65/2014). Ketiga jenis Balai tersebut secara teknis mewakili kelembagaan Ditjen Perkeretaapian yang melakukan fungsi pembinaan (pengaturan, pengawasan, dan pengendalian) dan juga pelaksanaan (pembangunan dan

perawatan) dari penyelenggaraan perkeretaapian di lapangan.

Selanjutnya, pada akhir 2018, dibentuk 1 jenis lagi balai, yakni Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan yang bertugas melaksanakan pengelolaan sarana dan prasarana kereta api ringan Sumatera Selatan.

Hasil evaluasi atas efektivitas kinerja setiap jenis Balai tersebut menghasilkan beberapa rekomendasi terhadap upaya penguatan kelembagaannya di Tahun 2020-2024, yakni:

- Pemekaran Balai Teknik Perkeretaapian untuk menyongsong rencana pembangunan dan pengoperasian kereta api di Pulau Sulawesi, Kalimantan, dan Papua;
- Penambahan balai pengujian perkeretaapian dan balai perawatan perkeretaapian yang saat ini lokasinya baru di Pulau Jawa, untuk secara bertahap dikembangkan ke masing-masing Pulau Besar, setidaknya dalam periode 2020-2024 dibentuk di Pulau Sumatera;
- Penambahan tugas dan fungsi dari setiap jenis balai, untuk juga melakukan pembinaan teknik, pengujian, dan perawatan bagi perkeretaapian yang diselenggarakan oleh Daerah;

Berbagai hambatan dalam penyerapan anggaran pada periode 2015-2019 telah teridentifikasi, mulai dari hambatan pengadaan lahan, kesiapan perencanaan teknis, proses pelelangan, hingga kualitas mitra kerja. Bagaimanapun juga, kemampuan setiap satuan kerja (satker) di lingkungan Ditjen Perkeretaapian untuk merencanakan dan mengeksekusi/melaksanakan kegiatan (khususnya kegiatan fisik di lapangan) harus ditingkatkan.

Organisasi ke-satker-an di lingkungan Ditjen Perkeretaapian perlu ditingkatkan kapabilitasnya, terutama melalui pemenuhan jumlah dan kualifikasi SDM sesuai kebutuhan, terutama pejabat satker yang harus memiliki sertifikat, khususnya PPK, PPSPM.

Di lingkungan Ditjen Perkeretaapian juga diperlukan penguatan pengelolaan alternatif funding dengan pembentukan badan khusus yang menangani pendanaan alternatif.

## 2. Penguatan Kelembagaan Operator

Sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian eksisting harus disesuaikan dengan ketentuan dalam undang-undang tersebut, yakni diarahkan menjadi multi-operator. Pada dasarnya, saat ini multi-operator dalam penyelenggaraan perkeretaapian sudah terjadi, di mana sudah terbentuk sejumlah Badan Usaha Baru (selain PT. KAI Persero) sebagai BUP sarana dan/atau BUP prasarana (seperti: PT. KCI, PT. KCIC, PT. Railink, PT. MRT Jakarta, dll). BUP baru tersebut umumnya untuk penyelenggaraan KA perkotaan (teknologi non-konvensional) dan KA akses bandara. Pesatnya perkembangan BUP perkeretaapian ini cukup baik, apalagi ke depan akan berkembang sejumlah KA perkotaan baru dan KA pengakses bandara baru.

Namun demikian, perlu dicatat bahwa pada beberapa kasus (yang investasi prasarana KA-nya dilakukan pemerintah) terdapat kecenderungan untuk kembali menunjuk PT. KAI sebagai operatornya (misalnya: LRT Palembang, LRT Jabodetabek, dan kemungkinan KA Sulawesi Makassar-Parepare), bahkan melalui mekanisme penunjukkan.

Idealnya, multioperator juga didorong pelaksanaannya pada jalur eksisting di Jawa dan Sumatera (antarkota) yang merupakan jaringan jalur KA terbesar yang dimiliki oleh Pemerintah. Pada dasarnya, Pemerintah belum membentuk BUP baru untuk menyelenggaraan prasarana yang dimiliki pemerintah.

Ini membawa konsekuensi bahwa Badan Usaha Penyelenggara (BUP) eksisting (PT. KAI) harus ditransformasikan menjadi BUP sarana dan BUP prasarana. Transformasi ini diperlukan juga agar mekanisme pemberian IMO (Infrastructure Maintenance and Operation) kepada BUP prasarana perkeretaapian milik pemerintah dari pemerintah, serta pembayaran TAC (Track Access Charge) dari BUP sarana ke BUP prasarana dapat dihitung dan dilaksanakan sesuai ketentuan dan kaidah pengelolaan yang baik. Pembentukan BUP penyelenggara prasarana ini cukup strategis, karena selain mendorong adanya peningkatan kualitas pemeliharaan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian, juga akan membuka keran bagi terselenggaranya multi operator dalam penyelenggaraan sarana perkeretaapian eksisting. Diharapkan akan muncul BUP sarana yang baru, sehingga akan tercipta persaingan dalam layanan yang lebih sehat dan terdapat potensi untuk peningkatan utilisasi dari aset prasarana eksisting.

Selain dari kebutuhan pembentukan BUP baru dari sisi operator, pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian dibutuhkan penguatan kelembagaan pada fungsi Balai dalam pelaksanaan tugas-tugas di wilayah kerja masing-masing dan peningkatan jumlah dan kualitas PPK.

### 3. Penguatan Kelembagaan Stakeholders

Dalam perioda Renstra 2020-2024 perlu dilakukan:

- Pola kelembagaan kerjasama antara Pemerintah Pusat dan Daerah serta dengan swasta, sehingga proses perizinan, pemberian bantuan teknis dan pendanaan (termasuk hibah), koordinasi, serta bidang pembinaan lainnya perlu ditetapkan sistem dan prosedur teknisnya sehingga dapat dijalankan dengan baik.
- Peningkatan peran lembaga non pemerintah dalam bidang perkeretaapian. Peran lembaga pendidikan, asosiasi profesi, perguruan tinggi, dan lembaga/instansi terkait lainnya dalam penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lembaga asosiasi profesi, lembaga pendidikan dan perguruan tinggi akan melakukan tugas dalam pelaksanaan pendidikan dan pelatihan, sedangkan lembaga sertifikasi akan melakukan sertifikasi SDM perkeretaapian serta sertifikasi sarana dan prasarana perkeretaapian.
- Penguatan industri pendukung perkeretaapian. Sinergi/kerjasama antar badan usaha yang bergerak di bidang industri perkeretaapian adalah penting dalam pengembangan industri perkeretaapian. Sehingga ada pihak yang bertanggung jawab menyediakan bahan baku yang dibutuhkan untuk industri perkeretaapian, ada pihak yang membuat rancangan/desain, ada pihak yang membuat sistem/teknologinya, ada pihak yang membuat mesinnya, ada pihak yang membuat dan bertanggung jawab pada persinyalan/fasilitas operasinya dan ada pihak yang membangun jalur KA/relnya. Pembagian informasi antar Badan Usaha yang bergerak di bidang industri perkeretaapian juga

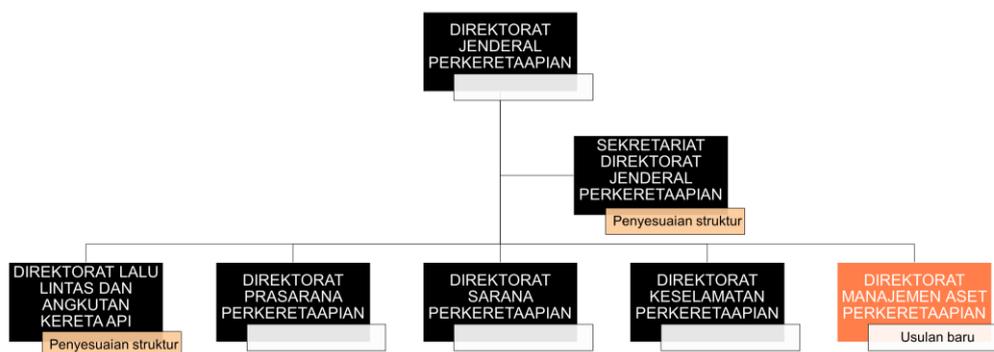
dibutuhkan, yaitu antara badan usaha yang berfungsi dalam mendesain dan memproduksi sistem perkeretaapian dengan badan usaha yang bergerak di produksi bahan baku untuk industri perkeretaapian, contoh pembagian informasi antara lain informasi mengenai desain produk, kebutuhan jenis bahan baku beserta detail jenis bahan baku yang dibutuhkan, jumlah kebutuhan bahan baku, ukuran detail, dan kualitas yang diinginkan. Sehingga badan usaha yang bergerak di produksi bahan baku akan dapat memperkirakan apakah akan masuk pada skala pasar yang dibutuhkan untuk menutup investasi.

### **Pembentukan Unit Kerja Baru (Direktorat Baru) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian**

Seiring dengan pesatnya pembangunan daerah dan perkotaan, diharapkan pembangunan transportasi perkeretaapian nasional mampu menjadi tulang punggung angkutan barang dan angkutan penumpang perkotaan sehingga dapat menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dapat meningkatkan efisiensi penyelenggaraan perekonomian nasional. Oleh karena itu, penyelenggaraan perkeretaapian nasional di masa depan harus mampu menjadi bagian penting dalam struktur perekonomian nasional.

Terkait dengan hal diatas maka dalam rangka pengembangan sistem perkeretaapian nasional dan amanah yang diemban oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian, maka dibutuhkan reorganisasi atau menata ulang struktur organisasi dan peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian. Konsep yang diusulkan adalah sebagai berikut:

1. Reorganisasi Unit Kerja (Direktorat Baru) di Lingkungan Ditjen Perkeretaapian  
Pertimbangan kebutuhan penataan organisasi diantaranya karena:
  - a. Faktor Internal  
Perubahan beban kerja, Perluasan wilayah kegiatan sehingga terdapat potensi penerimaan negara yang belum tergalikan dan Pengembangan strategi yang dilakukan pimpinan
  - b. Faktor Eksternal  
Adanya kebijakan pemerintah yang berimplikasi perlunya perubahan struktur, tugas dan fungsi organisasi. Kemudian adanya tuntutan stakeholder dalam upaya pencapaian tujuan organisasi. Dan yang terakhir dalam rangka adaptasi terhadap kemajuan teknologi.
  - c. Perubahan Lingkungan  
Mitigasi bencana dan konflik, Kolaborasi layanan antara Pemda dan Badan Usaha, Modernisasi layanan, Komplemen Layanan, SDM Perkeretaapian, Kerjasama dan Konektivitas Regional, Green Transport.



**Gambar 3.3** Usulan Bagan Organisasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Unit kerja Eselon II baru yang diusulkan adalah Direktorat Manajemen Aset Perkeretaapian dengan tugas dan fungsinya adalah melaksanakan kebijakan dan NSPK serta bimbingan teknis dan supervisi di bidang manajemen aset perkeretaapian, inventarisasi dan pengawasan aset, pengadaan lahan, pengelolaan aset, penyelenggaraan kerjasama dan pengembangan usaha.

Hal-hal yang perlu disiapkan terkait adanya perubahan organisasi adalah dibutuhkan penyesuaian jumlah SDM, penyesuaian sarana dan prasarana fasilitas kerja serta memerlukan penyesuaian alokasi anggaran.

2. Peningkatan status UPT Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Perkeretaapian.

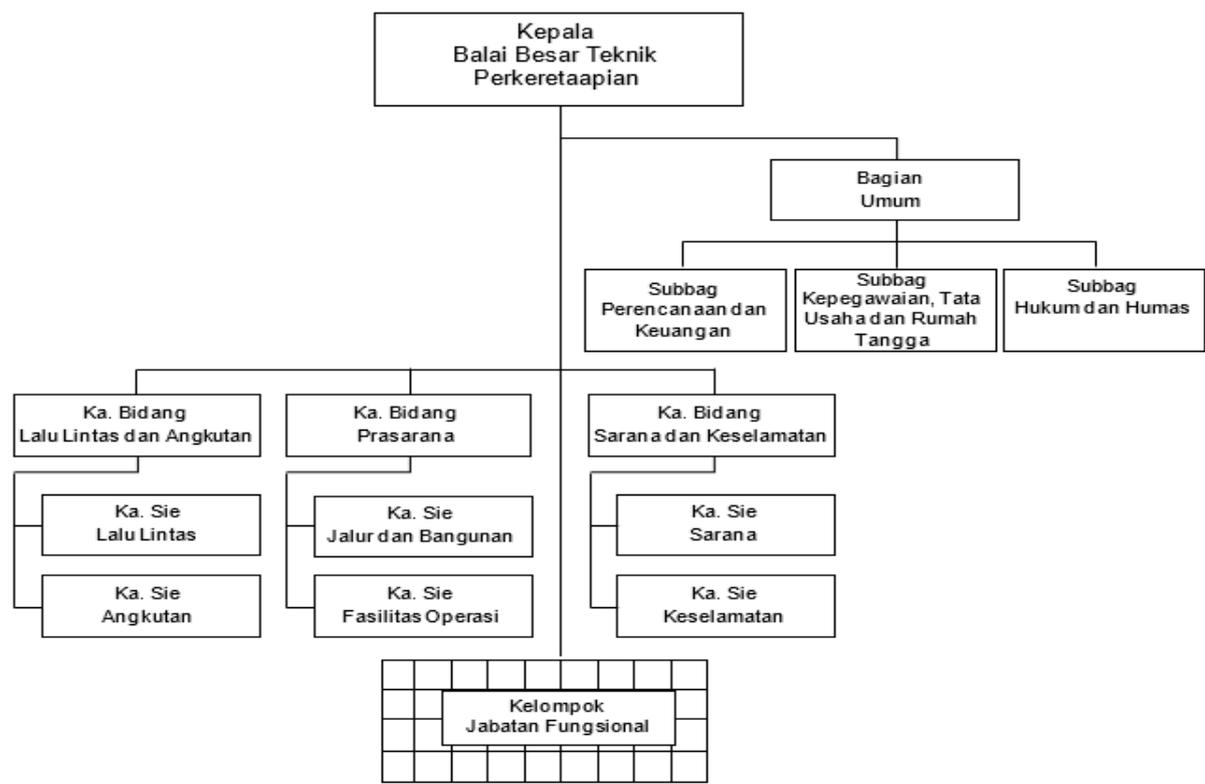
Sebagai bagian dari upaya mengembangkan sistem perkeretaapian nasional di dalam struktur Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah dibentuk Unit Pelaksana Teknis yaitu Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) berdasar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM No.63 Tahun 2014. Pertimbangan utama pembentukan UPT Balai Teknik Perkeretaapian adalah dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan peningkatan prasarana, fasilitasi bimbingan dan pengawasan teknis, serta koordinasi pelaksanaan operasional penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan kereta api.

Kondisi saat ini, beberapa elemen dari sistem tersebut masih mengalami ketimpangan antara lain: jumlah SDM yang ada tidak memadai untuk bisa menangani seluruh tugas fungsi yang diamanatkan peraturan; penambahan volume prasarana yang ditingkatkan

belum bisa diimbangi dengan SDM yang memadai baik secara kuantitas, kualitas maupun kelembagaan untuk pengawasan, pemantauan penyelenggaraannya. Selain itu, tugas-tugas baru pemerintah terkait dengan percepatan Proyek Strategis Nasional dan rencana ke depan sebagaimana diamanatkan RIPNAS akan semakin sulit dipenuhi jika ketimpangan yang ada masih terjadi.

Usaha untuk mewujudkan target tersebut, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perkeretaapian, menyadari pentingnya penataan organisasi dan peningkatan status unit pelaksana teknis yang akan menjadi motor pelaksana dalam menata kembali penyelenggaraan perkeretaapian nasional secara menyeluruh sehingga tujuan penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2017 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian serta Peraturan Presiden nomor 109 tahun 20 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden nomor 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional Proyek dapat terlaksana dengan baik. Usulan struktur organisasi Balai Besar Perkeretaapian terdiri dari :

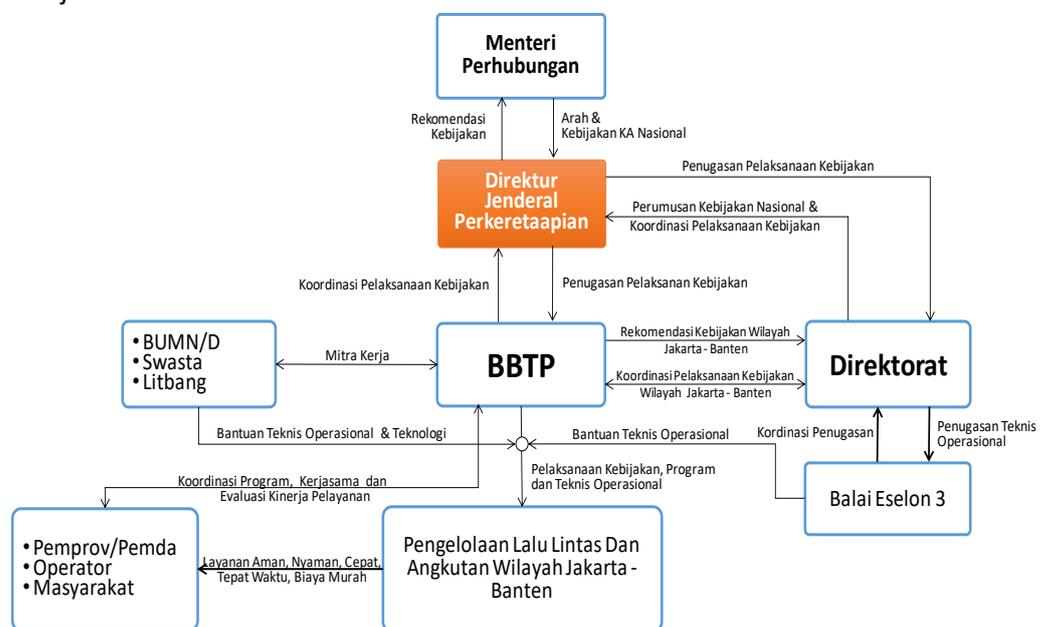
- a. Kepala Balai Besar
- b. Bagian Umum
- c. Bidang Lalu Lintas
- d. Bidang Prasarana
- e. Bidang Sarana dan Keselamatan Perkeretaapian
- f. Kelompok Jabatan Fungsional



Gambar 3.4 Usulan Bagan Organisasi Balai Besar Teknik Perkeretaapian

Balai Besar Teknik Perkeretaapian (BBTP) memiliki otoritas penuh dalam melaksanakan koordinasi program, pelaksanaan kerjasama dengan mitra strategis dan pengguna layanan, proses ini mewujudkan efisiensi dan efektivitas

pelaksanaan tugas dan fungsi BBTP. Rentang kendali organisasi Balai Besar Perkeretaapian sebagai contoh dapat digambarkan sebagaimana gambar di bawah ini :



Gambar 3.5 Rentang kendali organisasi Balai Besar Perkeretaapian

Penataan organisasi dengan meningkatkan status Balai Teknik Perkeretaapian menjadi Balai Besar Teknik Perkeretaapian memberi dampak yang optimal dalam pengelolaan perkeretaapian wilayah kerja dikarenakan Balai Besar Teknik Perkeretaapian memiliki kewenangan tugas strategis dan tugas teknis operasional dan/atau teknis, sehingga pelaksanaan perencanaan, pelaksanaan, pembangunan, peningkatan, operasi dan pemeliharaan perkeretaapian wilayah kerja dapat berjalan lebih efisien dan efektif.

Berdasarkan adanya kewenangan tugas yang baru, maka jenis layanan yang diselenggarakan oleh Balai Besar Teknik Perkeretaapian sesuai dengan amanat tugas dan fungsinya mencakup banyak aspek, yaitu:

1. Penyiapan perumusan rekomendasi teknis di bidang lalu lintas dan angkutan, prasarana, sarana dan keselamatan perkeretaapian;
2. Penyusunan pola dan perencanaan konektivitas angkutan perkeretaapian dan integrasi antar moda;
3. Pelaksanaan penetapan dan pemantauan kinerja dan standar pelayanan minimum angkutan penumpang dan barang;
4. Pelaksanaan pemetaan dan analisis kebutuhan prasarana perkeretaapian;
5. Pelaksanaan penetapan ijin perpotongan dan persinggungan jalur kereta api;
6. Pelaksanaan pembangunan, peningkatan dan perawatan prasarana perkeretaapian;
7. Pelaksanaan pencegahan dan penindakan pelanggaran perundang-undangan di bidang perkeretaapian;
8. Pelaksanaan analisis dan penanganan kecelakaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
9. Pengawasan penyelenggaraan di bidang prasarana, sarana, lalu lintas dan keselamatan perkeretaapian;
10. Pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pembangunan prasarana perkeretaapian;
11. pelaksanaan urusan perencanaan, keuangan, hukum, hubungan masyarakat, sumber daya manusia, ketatausahaan, pengadaan, dan rumah tangga.

Guna mewujudkan kelembagaan Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang optimal pada tahun 2020-2024, Direktorat Jenderal Perkeretaapian melaksanakan strategi sebagai berikut:

1. Penyederhanaan Birokrasi Melalui Optimalisasi Jabatan Fungsional Sebagai Tindak Lanjut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara. Dalam rangka tindak lanjut amanat Presiden Republik Indonesia dalam Sidang Paripurna MPR tanggal 20 Oktober 2019 terkait penyederhanaan birokrasi yang selaras dengan UU No. 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara, jabatan Fungsional akan lebih dioptimalkan. Jabatan fungsional berperan dalam mewujudkan tujuan organisasi karena sebagai bagian penting dari implementasi tugas Kementerian/ Lembaga dalam mencapai target dan rencana strategis. Penyederhanaan birokrasi melalui optimalisasi jabatan fungsional sebagai tindak lanjut UU No. 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara, bertujuan sebagai percepatan pelayanan kepada *stakeholders*, organisasi yang *agile* dan peningkatan profesionalisme Aparatur Sipil Negara. Hal ini dilakukan dengan prinsip hati-hati dan bertanggung jawab

agar tidak kontra produktif. Tahapan yang dilalui dalam implementasi penyederhanaan birokrasi (*delayering*) dengan optimalisasi jabatan fungsional antara lain:

- 1) Pemetaan tugas dan fungsi di setiap jenjang jabatan.
  - 2) Pembentukan/penyempurnaan jabatan fungsional *core business* Direktorat Jenderal Perkeretaapian.
  - 3) Penataan organisasi dan tata kerja yang selaras dengan implementasi jabatan fungsional.
2. Penguatan tugas dan fungsi struktur organisasi pada kantor pusat, balai/unit pelaksana teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai dampak dari dinamika yang terjadi dengan tetap memperhatikan peraturan yang ada
  3. Pembangunan Zona Integritas menuju Wilayah Bebas dari Korupsi dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (ZI WBK/WBBM)
  4. Penguatan budaya organisasi Direktorat Jenderal Perkeretaapian melalui *Digital Workplace*, inovasi dan *green office* yang mendukung efisiensi dan ramah lingkungan.

*Digital Workplace* adalah konsep mengubah budaya kerja memanfaatkan teknologi informasi sebagai pendukung pelaksanaan pekerjaan. Diperlukan dorongan untuk mengubah *mindset*, pola kerja dan semangat dalam melaksanakan tugas menghadapi transformasi digital dan tren perubahan mekanisme kerja. Terobosan seperti *collaborative working space*, *flexible working hour* dan *flexible working space* untuk mewujudkan budaya kerja yang adaptif, berbasis digital dan berintegritas untuk produktifitas, kinerja dan *work life balance*.

*Green office* adalah konsep manajemen lingkungan kantor yang dituntut untuk dapat menggunakan

sumber daya alam dengan memperhatikan dampaknya terhadap lingkungan. Penerapan hal ini diantaranya *paperless*, *energy saving* dan efisiensi *space*. Sebagai organisasi modern, Direktorat Jenderal Perkeretaapian wajib mengarahkan semua aktivitas kerja berorientasi meningkatkan kualitas lingkungan hidup, kesehatan dan kenyamanan lingkungan kerja dengan tetap berprinsip pada peningkatan kinerja.

Kerangka Kelembagaan dimaksud untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi pelaksanaan tugas di bidang perkeretaapian, mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan meningkatkan mutu pelayanan kepada masyarakat sesuai kebutuhan, beban kerja, kemajuan teknologi, tuntutan *stakeholder* dan dinamika yang terjadi. Usulan penataan organisasi merupakan inisiatif yang tentatif tergantung perkembangan internal dan eksternal Direktorat Jenderal Perkeretaapian, perubahan kebijakan terkait tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan kebijakan Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi.

## BAB IV

### TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

#### 4.1. Target Kinerja

Untuk mewujudkan visi dan misi Presiden dan Wakil Presiden dan mendukung kebijakan nasional, Direktorat Jenderal Perkeretaapian menetapkan 3 (tiga) tujuan yang dilengkapi dengan 3 sasaran program. Sasaran program adalah kondisi yang diharapkan secara nyata oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan merupakan cermin pengaruh atas ditimbulkannya hasil (*outcome*) dari beberapa Kegiatan. Dalam rangka mengukur tingkat keberhasilan capaian, tiap sasaran program diukur dengan menggunakan Indikator Kinerja Program dan setiap Kegiatan diukur dengan menggunakan Indikator Kinerja Kegiatan.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian telah menetapkan beberapa indikator kinerja beserta targetnya pada tahun 2020-2024. Hal tersebut untuk mengukur pencapaian sasaran program maupun pencapaian kegiatan. Rumusan indikator tersebut tetap memperhatikan arahan dalam RPJMN 2020-2024.

Ada 5 (lima) indikator kinerja yang diamanatkan dalam RPJMN kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam mendukung tiga sasaran pembangunan nasional dalam Agenda Pembangunan 5 (Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pembangunan Ekonomi dan Pelayanan dasar), yaitu:

1. Sasaran meningkatnya penyediaan infrastruktur dasar dengan indikator Rasio kejadian kecelakaan KA per 1 juta km perjalanan.
2. Sasaran meningkatnya konektivitas wilayah dengan indikator Panjang jaringan KA yang terbangun (kumulatif) dan Kondisi jalur KA sesuai standar Track Quality Index (TQI) kategori 1 dan 2.
3. Sasaran meningkatnya layanan angkutan umum massal di 6 (enam) kota metropolitan dengan indikator Jumlah kota metropolitan dengan sistem angkutan umum massal perkotaan yang dibangun dan dikembangkan dan Jumlah kota yang dibangun perlintasan tidak sebidang.

Sesuai dengan struktur sasaran dan indikator kinerja program penyelenggaraan perkeretaapian tahun 2020-2024 yang disampaikan sebelumnya serta untuk mendukung sasaran pembangunan nasional, maka dengan mempertimbangkan kebutuhan sesuai perkembangan lingkungan strategis serta kemampuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dari hasil evaluasi pelaksanaan Renstra 2015-2019, telah ditetapkan target sasaran program penyelenggaraan perkeretaapian untuk periode Renstra 2020-2024 sebagaimana disampaikan berikut:

**Tabel IV.1 Target Kinerja Program**

No	Tujuan/Sasaran Program	Indikator Kinerja	Baseline 2019	Target				
				2020	2021	2022	2023	2024
1	Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi							
	Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur	IKP1 Rasio Konektivitas Antar Wilayah	0,32	0,33	0,34	0,34	0,35	0,36
2	Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal							
	Keselamatan transportasi perkeretaapian dengan Sumber Daya Manusia, Sarana dan Prasarana yang andal	IKP6 Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api ( <i>rate of accident</i> )	0,15	0,24	0,24	0,23	0,23	0,22
3	Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal							
	Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan	IKP2 Persentase capaian <i>on time performance</i> (OTP) transportasi kereta api	81,31	74	76	78	80	82
		IKP3 Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api	-	10	21	47	73	100
		IKP4 Pemenuhan target angkutan barang kereta api	-	11	27	46	68	100
		IKP5 Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI I dan II	81,50	83	85	87	90	94

**Tabel IV.2 Manual Indikator Kinerja Program**

Indikator Kinerja Program	Satuan	Tata Cara Perhitungan
IKP1 Rasio Konektivitas Antar Wilayah	Rasio	Rasio Konektivitas antar wilayah yang dimaksud dalam hal ini adalah perbandingan antara jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang terhubung pada tahun berjalan dengan rencana PKN/PKW/Simpul Transportasi/Kawasan Strategis Nasional yang akan terhubung sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) 2030 $\text{Rasio Konektivitas antar wilayah} = \frac{\text{Jumlah PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN terhubung jaringan KA pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah rencana PKN/PKW/Simpul Transportasi Strategis/KSN terhubung jaringan KA Sesuai RIPNas}}$
IKP2 Persentase capaian on time performance (OTP) transportasi kereta api	%	Persentase Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) sub sektor perkeretaapian diperoleh dari jumlah kedatangan KA tepat waktu tahun berjalan dibagi dengan jumlah kedatangan KA dikali 100% $\text{Persentase Capaian On Time Performance (OTP) sub sektor perkeretaapian} = \frac{\text{Jumlah Kedatangan KA tepat waktu tahun berjalan}}{\text{Jumlah kedatangan KA tahun berjalan}} \times 100\%$
IKP3 Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api	%	Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api yang diukur melalui perbandingan antara jumlah produksi angkutan penumpang kereta api tahun berjalan dibandingkan dengan target jumlah angkutan penumpang moda transportasi perkeretaapian tahun 2020-2024 $\text{Pemenuhan target angkutan penumpang kereta api} = \frac{\text{Jumlah produksi angkutan penumpang KA tahun berjalan}}{\text{Jumlah (target) angkutan penumpang moda transportasi perkeretaapian 2020-2024}} \times 100\%$
IKP4 Pemenuhan target angkutan barang kereta api	%	Pemenuhan target angkutan barang kereta api yang diukur melalui perbandingan antara jumlah produksi angkutan barang kereta api tahun berjalan dibandingkan dengan target jumlah angkutan barang moda transportasi perkeretaapian tahun 2020-2024 $\text{Pemenuhan target angkutan barang kereta api} = \frac{\text{Jumlah produksi angkutan barang KA tahun berjalan}}{\text{Jumlah (target) angkutan barang moda transportasi perkeretaapian 2020-2024}} \times 100\%$
IKP5 Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI I dan II	%	Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI Kategori I dan II diperoleh dengan Panjang Jalur KA dengan TQI Kategori I dan Kategori II dibagi dengan Panjang Jalur KA beroperasi dikali 100% $\text{Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI I dan II} = \frac{\text{Panjang Jalur KA dengan TQI Kategori I dan Kategori II}}{\text{Panjang Jalur KA beroperasi}} \times 100\%$
IKP6 Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (rate of accident)	Kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh	<i>Rate of Accident</i> (RoA) diukur melalui jumlah kejadian kecelakaan pada tahun berjalan dibagi dengan Km tempuh (Km <i>traveled</i> ) pada tahun tersebut dikali satu juta $\text{Ratio Kejadian Kecelakaan} = \frac{\text{Jumlah kejadian kecelakaan pada tahun berjalan}}{\text{KM tempuh pada tahun berjalan}} \times 1.000.000$

Pengukuran kinerja untuk menilai tingkat keberhasilan pencapaian sasaran Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada setiap tahun anggaran dibutuhkan untuk akuntabilitas kinerja dalam penyelenggaraan perkeretaapian sebagai salah satu persyaratan terciptanya tata kelola pemerintahan yang baik. Oleh karena itu, capaian kinerja untuk setiap Indikator Kinerja Utama tersebut harus diukur dan dilaporkan dalam dokumen LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) pada setiap tahunnya. Pengukuran kinerja diperlukan selain untuk menginformasikan keberhasilan pelaksanaan program dan kegiatan penyelenggaraan perkeretaapian, juga digunakan sebagai alat

evaluasi tentang berbagai permasalahan dan kendala yang dihadapi jika terdapat hambatan maupun ketidakberhasilan dalam mencapai target kinerja yang ditetapkan, sehingga dapat disusun kebijakan dan strategi penanganannya.

Direktorat Jenderal Perkeretaapian pada tahun 2020 (sebelum dilakukan restrukturisasi program) melaksanakan Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian. Sementara pada tahun 2020-2024 (setelah dilakukan restrukturisasi program), Direktorat Jenderal Perkeretaapian menjalankan Program Infrastruktur Konektivitas.

**Tabel IV.3** Program T.A. 2020 (Sebelum Restrukturisasi Program)

UKE 1/ UKE 2	Kode	Program/ Kegiatan	Fungsi/ Sub-Fungsi
Direktorat Jenderal Perkeretaapian	GA	Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	
Direktorat Sarana Perkeretaapian	1966	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian	Ekonomi / Transportasi
Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	1967	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	Ekonomi / Transportasi
Direktorat Prasarana Perkeretaapian	1968	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api	Ekonomi / Transportasi
Setditjen Pengeretaapian	1969	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian	Ekonomi / Transportasi
Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	5031	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian	Ekonomi / Transportasi

**Tabel IV.4 Program T.A. 2021-2024 (Setelah Restrukturisasi Program)**

UKE 1/ UKE 2	Kode	Program/ Kegiatan	Fungsi/ Sub-Fungsi
Direktorat Jenderal Perkeretaapian	GA	Program Infrastruktur Konektivitas	
1. Setditjen Perkeretaapian 2. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 3. Direktorat Prasarana Perkeretaapian 4. Direktorat Sarana Perkeretaapian	4643	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	Ekonomi/ Transportasi
1. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2. Direktorat Prasarana Perkeretaapian 3. Direktorat Sarana Perkeretaapian	4641	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	Ekonomi/ Transportasi
1. Direktorat Prasarana Perkeretaapian 2. Direktorat Sarana Perkeretaapian 3. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	4642	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian	Pelayanan Dasar
1. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api 2. Direktorat Sarana Perkeretaapian 3. Direktorat Prasarana Perkeretaapian 4. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	4644	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	Ekonomi/ Transportasi
Sekretariat Jenderal	WA	Program Dukungan Manajemen	
Setditjen Perkeretaapian	4600	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Perkeretaapian	Ekonomi / Transportasi
Setditjen Perkeretaapian	4601	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	Ekonomi / Transportasi
Setditjen Perkeretaapian	4602	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian	Ekonomi / Transportasi
Setditjen Perkeretaapian	4603	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian	Ekonomi / Transportasi
Setditjen Perkeretaapian	4604	Legislasi dan Litigasi Transportasi Perkeretaapian	Ekonomi / Transportasi

#### 4.2. Kerangka Pendanaan

Dalam rangka mencapai tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan

sasaran program yang telah ditetapkan, diperlukan dukungan dari berbagai sumber daya seperti regulasi dan pendanaan yang mencukupi. Terkait dukungan pendanaan,

indikasi kebutuhan pendanaan untuk mencapai tujuan dan sasaran program

Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 adalah sebagai berikut:

A. Kerangka Pendanaan T.A. 2020 (dalam ribuan Rupiah)

Tabel IV.5 Pendanaan T.A. 2020

Kode	Program/Kegiatan	Pagu Awal 2020	Penghematan 2020	Pagu 2020* Setelah Penghematan
022.08.07	Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	12.563.709.953	4.693.844.405	7.869.865.548
1966	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian	169.539.391	151.065.776	18.473.615
1967	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api	355.688.450	181.057.638	174.630.812
1968	Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api	11.540.304.351	4.113.227.936	7.427.076.415
1969	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian	434.482.704	200.694.445	233.788.259
5031	Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian	63.695.057	47.798.610	15.896.447

\*Nilai tanpa luncuran

B. Kerangka Pendanaan T.A. 2021-2024 (dalam ribuan Rupiah)

Tabel IV.6 Kerangka Pendanaan T.A. 2021-2024

No	Program/Kegiatan	2021	2022	2023	2024	UIC
1	Program Infrastruktur Konektivitas	10.615.505.394	26.502.936.408	26.703.316.541	27.697.288.594	DJKA
a	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Perkeretaapian	5.441.500.379	16.034.417.714	16.526.044.902	17.886.430.719	K1, K2, K3, K4
b	Pelayanan Transportasi Perkeretaapian	3.409.160.847	8.379.421.735	8.029.264.983	7.598.050.555	K2, K3, K4
c	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Perkeretaapian	1.641.213.965	1.953.103.736	1.998.414.110	2.048.255.520	K3, K4, K5
d	Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian	123.630.203	135.993.223	149.592.546	164.551.800	K2, K3, K4, K5
2	Program Dukungan Manajemen	487.938.654	536.732.519	590.405.771	649.446.348	SETJEN
a	Pengelolaan Organisasi dan	29.946.266	32.940.893	36.234.982	39.858.480	

No	Program/Kegiatan	2021	2022	2023	2024	UIC
	SDM Transportasi Perkeretaapian					K1
b	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian	441.341.858	485.476.044	534.023.648	587.426.013	K1
c	Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian	2.121.719	2.333.891	2.567.280	2.824.008	K1
d	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian	12.351.782	13.586.960	14.945.656	16.440.222	K1 K1
e	Legislasi dan Litigasi Transportasi Perkeretaapian	2.177.029	2.394.732	2.634.205	2.897.626	K1
	<b>Total Pagu 1+2</b>	<b>11.103.444.048</b>	<b>27.039.668.927</b>	<b>27.293.722.312</b>	<b>28.346.734.942</b>	

Matrik lengkap mengenai target kinerja dan kerangka pendanaan Direktorat Jendral Perkeretaapian tahun 2020-2024 disajikan pada bagian akhir Renstra ini.

## BAB V

### PENUTUP

Penyusunan Renstra berpedoman kepada RPJMN dan memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program dan kegiatan pembangunan sesuai tugas masing-masing institusi.

Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 berpedoman kepada RPJMN 2020-2024, yang berisi visi, misi dan program prioritas Presiden dan Wakil Presiden. Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian “Direktorat Jenderal Perkeretaapian berupaya mewujudkan Perkeretaapian yang Andal, Berdaya Saing, Berintegrasi, Berteknologi dan Terjangkau guna mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia Maju yang Berdaulat, Mandiri, dan berkepribadian berlandaskan Gotong-Royong”. Kemudian dirumuskan misi:

1. Meningkatkan konektivitas jaringan perkeretaapian yang terintegrasi dan berkelanjutan;
2. Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang efisien dan efektif;
3. Meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif.

Visi dan misi dimaksud diterjemahkan ke dalam 3 (tiga) tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, dimana tiap tujuan terdapat rumusan sasaran program yang menggambarkan sesuatu yang ingin dicapai oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Ketiga tujuan dimaksud adalah:

1. Peningkatan konektivitas jaringan perkeretaapian dengan aksesibilitas yang tinggi.
2. Peningkatan kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang optimal.
3. Peningkatan keselamatan transportasi perkeretaapian yang andal.

Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian Tahun 2020-2024 menjadi acuan dalam penyusunan renstra unit Eselon II/III mandiri di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan pedoman dalam penyusunan dokumen Rencana Kerja (Renja) setiap tahunnya.

#### 5.1. Kesimpulan

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 ini disusun dengan mempertimbangkan berbagai mandat dari peraturan perundangan, dokumen perencanaan, dan juga penugasan kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai amanat UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Berbagai tantangan akan dihadapi dalam penyelenggaraan perkeretaapian dalam 5 tahun ke depan, mulai dari kesenjangan ekonomi dan kependudukan, reformasi birokrasi, keterbatasan pembiayaan, transformasi teknologi, kelangkaan energi, hingga persaingan ekonomi global.

Di satu sisi diharapkan jaringan kereta api dapat menyediakan konektivitas dalam rangka pemerataan pembangunan ke semua wilayah NKRI, di sisi lain jaringan perkeretaapian harus mampu mendukung daya saing ekonomi nasional di era persaingan global yang semakin ketat di masa mendatang. Sementara itu kapasitas sumber daya yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian (SDM, dana, sarana, prasarana, teknologi, dsb) dirasakan sangat terbatas untuk dapat menjalankan berbagai peran strategis perkeretaapian tersebut. Oleh karenanya, dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 ini perlu dipandang sebagai dokumen perencanaan kinerja sektor/bidang perkeretaapian, yang

mebutukan peran seluruh *stakeholders* dalam menjalankannya.

Target capaian kinerja maupun rencana investasi yang dimuat di dalam dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 ini bersifat indikatif, sehingga potensi terjadinya deviasi dalam implementasinya masih cukup terbuka. Namun demikian perlu dicatat bahwa pencapaian target pembangunan maupun peningkatan kinerja akan sangat bermanfaat bagi pembangunan nasional di segala bidang, karena ketersediaan jaringan dan kualitas layanan perkeretaapian yang andal dan prima akan menjadi tulang punggung pembangunan negara kepulauan Indonesia dalam 5 tahun ke depan.

Diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, dan berbagai upaya lainnya untuk dapat memastikan bahwa program penyelenggaraan perkeretaapian dapat tersampaikan dengan baik dan dapat semaksimal mungkin melibatkan peran serta publik. Kebutuhan pendanaan penyelenggaraan perkeretaapian yang sedemikian besar, tidak akan terpenuhi oleh APBN, sehingga berbagai potensi alternatif pendanaan perlu diupayakan.

## 5.2. Arahan Pimpinan

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 ini merupakan acuan bagi pelaksanaan program dan kegiatan seluruh Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2024. Diharapkan setiap Unit Kerja dapat menyusun Rencana Strategis masing-masing dengan mengacu pada dokumen ini.

Untuk implementasi Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 ini dalam program dan kegiatan tahunan, setiap Unit Kerja diharapkan menyusun Rencana Kerja (Renja), RKA (Rencana Kegiatan dan Anggaran) dengan mengacu kepada

prioritas program dan kebijakan pada dokumen Renstra ini.

Selanjutnya, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 akan dinilai berdasarkan pencapaian *output* kegiatan serta pencapaian kinerja sebagaimana dituangkan dalam dokumen Renstra ini. Setiap pimpinan Unit Kerja diwajibkan untuk mengusulkan dokumen Penetapan Kinerja (PK) di awal tahun anggaran sebagai perwujudan akuntabilitas kinerja dengan memperhatikan susunan target dan capaian dalam dokumen Renstra ini.

## 5.3. Mekanisme Evaluasi

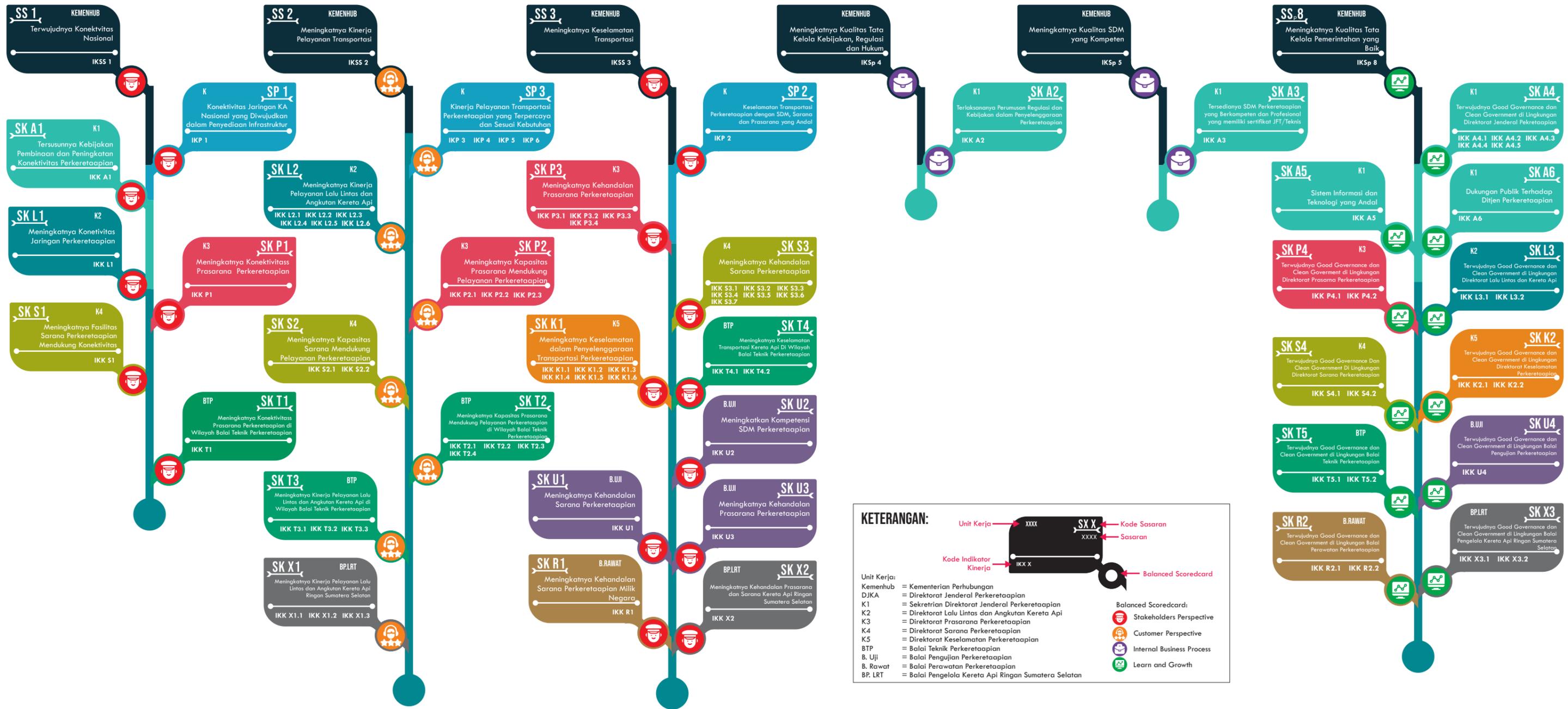
Dokumen Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 ini dapat ditinjau ulang jika terdapat perubahan yang mendasar dalam lingkungan strategis yang mengharuskan adanya penyesuaian dalam arah kebijakan, target kinerja maupun rencana program/kegiatan yang harus dilaksanakan.

Evaluasi pelaksanaan Renstra Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2020-2024 ini setidaknya-tidaknya dilakukan satu kali dipertengahan masa berlaku (pertengahan tahun 2022) untuk mengukur keberhasilan pencapaian target kinerja yang ditetapkan, serta menyesuaikan daftar program dan kegiatan yang diperlukan dalam rangka mencapai target di akhir masa perencanaan (tahun 2024).

Evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan Renstra ini dilaporkan melalui LAKIP (Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) yang disampaikan kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretariat Jenderal, untuk selanjutnya dievaluasi oleh Inspektorat Jenderal. Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas LAKIP Direktorat Jenderal Perkeretaapian merupakan bagian dari penilaian prestasi dalam pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*).

# CASCADING SASARAN PROGRAM DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN

## Tahun 2020 - 2024



**KETERANGAN:**

- Unit Kerja → XXXX
- Kode Sasaran → SX X
- Sasaran → XXXX
- Kode Indikator Kinerja → IKK X
- Balanced Scorecard

**Unit Kerja:**

- Kemehub = Kementerian Perhubungan
- DJKA = Direktorat Jenderal Perkeretaapian
- K1 = Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian
- K2 = Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
- K3 = Direktorat Prasarana Perkeretaapian
- K4 = Direktorat Sarana Perkeretaapian
- K5 = Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
- BTP = Balai Teknik Perkeretaapian
- B. Uji = Balai Pengujian Perkeretaapian
- B. Rawat = Balai Perawatan Perkeretaapian
- BP. LRT = Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan

**Balanced Scorecard:**

- Stakeholders Perspective
- Customer Perspective
- Internal Business Process
- Learn and Growth

**LAMPIRAN I**  
**MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN**  
**TAHUN 2020**

Kode	Program/Kegiatan/Output	Sasaran Program(Outcome)/Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Target	Indikasi Pendanaan (dalam ribuan rupiah)	Unit Organisasi Pelaksana
<b>Direktorat Jenderal Perkeretaapian</b>					
<b>022.08.07</b>	<b>Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian</b>			<b>7,869,865,548</b>	<b>DJKA</b>
	Sasaran Program	Konektivitas jaringan perkeretaapian nasional yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur			
	Indikator Sasaran Program	Rasio Konektivitas Antar Wilayah (rasio)	0.33		
	Sasaran Program	Kinerja pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan			
	Indikator Sasaran Program	1. Persentase Capaian On Time Performance (OTP) Transportasi Kereta Api (%)	74		
		2. Persentase Pemenuhan Target Angkutan Penumpang Kereta Api (%)	10		
		3. Persentase Pemenuhan Target Angkutan Barang Kereta Api (%)	11		
		4. Persentase Pengoperasian Jalur KA Yang Sesuai Dengan TQI I dan II (%)	83		
	Sasaran Program	Keselamatan Transportasi Perkeretaapian Dengan Sumber Daya Manusia, Sarana Dan Prasarana Yang Handal			
	Indikator Sasaran Program	Rasio kejadian kecelakaan transportasi kereta api (rate of accident)(kejadian kecelakaan/1 juta km tempuh)	0.24		
<b>1966</b>	<b>Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Sarana Perkeretaapian</b>			<b>18,473,615</b>	<b>K4, Balai</b>
	Sasaran Kegiatan	SK S1 Meningkatkan Fasilitas Sarana Perkeretaapian Mendukung Konektivitas			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK S1 Jumlah Rekomendasi Kebijakan Terkait Fasilitas Sarana (dokumen)	2		
	Sasaran Kegiatan	SK S2 Meningkatkan Kapasitas Sarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK S2.1 Jumlah Modifikasi Sarana Penugasan (unit)	12		
		IKK S2.2 Jumlah Pengadaan Sarana Penugasan (unit)	-		
	Sasaran Kegiatan	SK S3 Meningkatkan Keandalan Sarana Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK S3.1 Persentase pemenuhan unit kebutuhan sarana kerja milik negara (%)	36		
		IKK S3.2 Jumlah km tempuh pemenuhan kebutuhan pengoperasian sarana KA milik negara (km tempuh)	7,500		
		IKK S3.3 Jumlah sertifikat kelaikan sarana perkeretaapian (sertifikat)	7,000		
		IKK S3.4 Jumlah sarana yang dilakukan pemeriksaan rampcheck (unit)	3,000		
		IKK S3.5 Jumlah Sarana yang Terpantau Kelaikannya Secara Real Time (unit)	-		
		IKK S3.6 Persentase Sarana Perkeretaapian Milik Negara Siap Operasi (%)	100		
		IKK S3.7 Jumlah Rumusan NSPK bidang Sarana Perkeretaapian (dokumen)	20		
1966.001	Kebijakan/Standar/Pedoman Teknis Bidang Sarana Perkeretaapian		10 dokumen	4,578,822	
053	Monitoring dan evaluasi		1 Tahun	3,925,117	
054	Sosialisasi/Seminar/Workshop/Rapat Kerja/Rapat Koordinasi		1 Tahun	653,705	
1966.002	Sertifikat Kelaikan Sarana Perkeretaapian		14.000 sertifikat	2,291,493	
051	Sertifikasi kelaikan sarana perkeretaapian		1 Tahun	1,602,378	
052	Pengujian sarana perkeretaapian		1 Tahun	689,115	
1966.003	Sarana Perkeretaapian		2 unit	2,467,325	
051	Pengadaan/modifikasi/perbaikan sarana kerja kereta api		1 Paket	1,299,012	
052	Pengadaan/modifikasi/perbaikan sarana penumpang kereta api		1 Paket	192,739	
053	Pengoperasian sarana milik negara		1 Paket	975,574	
1966.004	Fasilitas/Peralatan Sarana Perkeretaapian		8 unit	3,971,404	
053	Perawatan fasilitas/peralatan sarana perkeretaapian milik negara		1 Tahun	330,000.00	
005	Dukungan Penyelenggaraan Tugas dan Fungsi Unit		1 Tahun	3,641,404.00	
1966.970	Layanan Dukungan Manajemen Satker		1 layanan	3,216,620	
052	Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi		1 Tahun	187,060	
053	Pengelolaan keuangan dan perbendaharaan		1 Tahun	129,442	
055	Pelayanan umum, Pelayanan rumah tangga dan perlengkapan		1 Tahun	2,900,118	
1966.994	Layanan Perkantoran		1 layanan	1,947,951	
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor		1 layanan	1,947,951	
<b>1967</b>	<b>Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api</b>			<b>174,630,812</b>	<b>K2, Balai</b>
	Sasaran Kegiatan	SK L1 Meningkatkan Konektivitas Jaringan Perkeretaapian			

Kode	Program/Kegiatan/ Output	Sasaran Program(Outcome)/Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Target	Indikasi Pendanaan (dalam ribuan rupiah)	Unit Organisasi Pelaksana
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK L1 Jumlah Rekomendasi Kebijakan Bidang Jaringan dan Peran Badan Usaha (dokumen)	5		
	Sasaran Kegiatan	SK L2 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK L2.1 Persentase realisasi perjalanan KA dibandingkan grafik perjalanan KA (%)	80		
		IKK L2.2 Persentase kedatangan KA tepat waktu (%)	74		
		IKK L2.3 Jumlah penumpang KA terangkut (penumpang)	194,293,987		
		IKK L2.4 Jumlah barang KA terangkut (Ton)	40,948,412		
		IKK L2.5 Jumlah Rumusan NSPK Bidang LLAKA (dokumen)	5		
		IKK L2.6 Persentase penetapan/persetujuan/perizinan bidang LLAKA yang tepat waktu (%)	100		
	Sasaran Kegiatan	SK T3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK T3.3 Persentase Realisasi Perjalanan KA Perintis di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian (%)	96		
	Sasaran Kegiatan	SK X1 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA Ringan Sumatera Selatan			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK X1.2 Indeks Kepuasan Masyarakat (skala)	3.5		
1967.001	Kebijakan/Standar/Pedoman Teknis Bidang Penataan dan Pengembangan Jaringan, Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Serta Kerjasama dan Pengembangan Usaha Perkeretaapian		12 dokumen	3,536,035	
051	Penyusunan kajian kebijakan/standar/pedoman teknis		12 dokumen	710,631	
052	Bimbingan dan koordinasi teknis		1 Tahun	360,208	
053	Monitoring dan evaluasi		1 Tahun	2,465,196	
1967.003	Angkutan Kereta Api		2 kegiatan subsidi	12,852,771	
052	Pelaksanaan subsidi angkutan motor melalui kereta api		1 Tahun	11,047,865	
054	Penyelenggaraan angkutan lebaran, natal dan tahun baru		1 Tahun	1,804,906	
1967.004	Grafik Perjalanan Kereta Api		1 dokumen	165,305	
051	Penetapan, pemantauan dan evaluasi GAPEKA		1 dokumen	165,305	
1967.005	Layanan Kerjasama dan Pengembangan Usaha Perkeretaapian		2 kegiatan	849,673	
051	Penetapan/persetujuan perijinan kerjasama dan pengembangan usaha perkeretaapian		1 kegiatan	785,933	
052	Pengelolaan TAC perkeretaapian		1 kegiatan	63,740	
1967.010	Angkutan Kereta Api (Prioritas Nasional)		1 lintas layanan	148,690,742	
051	Pelaksanaan subsidi perintis kereta api		1 lintas layanan	148,690,742	
1967.012	Trase Jaringan Kereta Api (Prioritas Nasional)		1 dokumen	3,904,289	
051	Penyusunan kajian trase/basic desain		1 dokumen	3,904,289	
1967.970	Layanan Dukungan Manajemen Satker		1 layanan	3,110,585	
051	Penyusunan rencana program dan Penyusunan rencana anggaran		1 Tahun	25,630	
052	Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi		1 Tahun	161,275	
053	Pengelolaan keuangan dan perbendaharaan		1 Tahun	133,949	
055	Pelayanan umum, Pelayanan rumah tangga dan perlengkapan		1 Tahun	2,789,731	
1967.994	Layanan Perkantoran		1 layanan	1,521,412	
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor		1 layanan	1,521,412	
<b>1968</b>	<b>Pembangunan dan Pengelolaan Prasarana dan Fasilitas Pendukung Kereta Api</b>			<b>7,427,076,415</b>	<b>K3, Balai</b>
	Sasaran Kegiatan	SK P1 Meningkatnya Konektivitas Prasarana Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK P1 Jumlah PKN/PKW/ Simpul Transportasi yang Terhubung Jalur Kereta Api (Lokasi)	37		
	Sasaran Kegiatan	SK P2 Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK P2.1 Persentase Pengoperasian Jalur KA yang sesuai dengan TQI kategori I dan II (%)	83		
		IKK P2.2 Jumlah Peningkatan Persinyalan dan Telekomunikasi (unit)	-		
		IKK P2.3 Jumlah Peningkatan/Pembangunan Gardu Traksi dan LAA (unit)	-		
	Sasaran Kegiatan	SK P3 Meningkatnya Kehandalan Prasarana Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja	IKK P3.1 Jumlah Perawatan Prasarana KA Milik Negara (km'sp)	179		
		IKK P3.2 Jumlah Sertifikat Kelaikan Prasarana KA (Sertifikat)	150		

Kode	Program/Kegiatan/ Output	Sasaran Program(Outcome)/Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Target	Indikasi Pendanaan (dalam ribuan rupiah)	Unit Organisasi Pelaksana
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK P3.3 Jumlah Rumusan NSPK Bidang Prasarana Perkeretaapian (dokumen)	18		
		IKK P3.4 Persentase Penetapan/Persetujuan/Perizinan Bidang Prasarana KA yang Tepat Waktu (%)	100		
	Sasaran Kegiatan	SK T1 Meningkatnya Konektivitas Prasarana Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK T1 Jumlah panjang pembangunan jalur kereta api baru dan reaktivasi yang selesai (km'sp)	111		
	Sasaran Kegiatan	SK T2 Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK T2.1 Jumlah Panjang Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api (km'sp)	24		
		IKK T2.2 Jumlah Panjang Peningkatan Jalur Kereta Api (km'sp)	413		
1968.001	Kebijakan/Standar/Pedoman Teknis Bidang Prasarana Perkeretaapian		16 dokumen	78,914,001	
051	Penyusunan kajian kebijakan/standar/pedoman teknis		1 Tahun	72,795,098	
052	Bimbingan dan koordinasi teknis		1 Tahun	307,085	
053	Monitoring dan evaluasi		1 Tahun	5,811,818	
1968.002	Sertifikat Kelaikan Prasarana Perkeretaapian		400 sertifikat	1,928,573	
051	Pengujian prasarana perkeretaapian		1 Tahun	1,187,049	
053	Pengadaan peralatan pengujian/pemeriksaan prasarana perkeretaapian		1 Tahun	424,064	
054	Pengoperasian dan perawatan peralatan pengujian/pemeriksaan prasarana perkeretaapian		1 Tahun	317,460	
1968.003	Prasarana Perkeretaapian		2 km'sp	21,381,705	
059	Pengadaan material wesel		1 Tahun	3,405,290	
061	Pengadaan/penertiban lahan		1 Tahun	17,976,415	
1968.004	Fasilitas Pendukung Prasarana Perkeretaapian		1 paket	2,776,660	
005	Dukungan Penyelenggaraan Tugas dan Fungsi Unit		1 Tahun	2,325,110	
054	Pengadaan peralatan prasarana perkeretaapian		1 Tahun	451,550	
1968.005	Operasi Prasarana Perkeretaapian Milik Negara		1 tahun	894,688,065	
051	Pengoperasian dan Perawatan/rehabilitasi jalur, jembatan, stasiun dan fasilitas operasi kereta api		1 Paket	894,688,065	
1968.010	Prasarana Perkeretaapian (Prioritas Nasional)		791 km'sp	6,405,117,902	
051	Pembangunan/Peningkatan Jalur Kereta Api (Termasuk Badan Jalur KA)		791 km'sp	6,405,117,902	
1968.951	Layanan Sarana dan Prasarana Internal		2 layanan	442,516	
052	Pengadaan perangkat pengolah data dan komunikasi		1 paket	243,384	
053	Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran		1 paket	199,132	
1968.970	Layanan Dukungan Manajemen Satker		1 layanan	5,339,094	
052	Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi		1 Tahun	163,436	
053	Pengelolaan keuangan dan perbendaharaan		1 Tahun	337,200	
055	Pelayanan umum, Pelayanan rumah tangga dan perlengkapan		1 Tahun	4,838,458	
1968.994	Layanan Perkantoran		1 layanan	16,487,899	
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor		1 Tahun	16,487,899	
<b>1969</b>	<b>Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perkeretaapian</b>			<b>233,788,259</b>	<b>K1, K2, K3, K4, K5, Balai</b>
	Sasaran Kegiatan	SK A1 Tersusunnya Kebijakan Pembinaan dan Peningkatan Konektivitas Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A1 Jumlah Rekomendasi Kebijakan Pembinaan Dan Peningkatan Konektivitas Perkeretaapian (Rekomendasi Kebijakan)	-		
	Sasaran Kegiatan	SK A2 Terlaksananya Perumusan Regulasi dan Kebijakan dalam Penyelenggaraan			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A2 Persentase pencapaian target legalisasi (Jumlah rancangan dan peraturan perundangan) di bidang perkeretaapian (%)	20		
	Sasaran Kegiatan	SK A3 Tersedianya SDM Perkeretaapian yang berkompeten dan profesional yang memiliki sertifikat JFT/Teknis			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A3 Persentase ASN Ditjen Perkeretaapian yang Memiliki Sertifikat Kompetensi/Keahlian Tertentu (%)	25		
	Sasaran Kegiatan	SK A4 Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di Lingkungan Direktorat Jenderal Pekretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A4.1 Nilai AKIP Ditjen Perkeretaapian (nilai)	85		
		IKK A4.2 Tingkat Maturasi SPIP Direktorat Jenderal Perkeretaapian (level)	3		

Kode	Program/Kegiatan/ Output	Sasaran Program(Outcome)/Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Target	Indikasi Pendanaan (dalam ribuan rupiah)	Unit Organisasi Pelaksana
		IKK A4.3 Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	RP 727 miliar		
		IKK A4.4 Prosentase penyerapan anggaran Ditjen Perkeretaapian (%)	91		
		IKK A4.5 Persentase pemenuhan fasilitas dan layanan perkantoran (%)	100		
	Sasaran Kegiatan	SK A5 Sistem Informasi dan Teknologi yang Andal			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A5 Persentase Pemenuhan Target Rencana Induk TIK (%)	35		
	Sasaran Kegiatan	SK A6 Dukungan Publik terhadap Ditjen Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A6 Persentase pemenuhan publikasi Ditjen Perkeretaapian (%)	100		
1969.950	Layanan Dukungan Manajemen Eselon I		2 layanan	78,301,365	
051	Penyusunan rencana program; dan Penyusunan rencana anggaran		1 Tahun	361,013	
052	Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi		1 Tahun	1,625,048	
053	Pengelolaan data dan informasi		1 Tahun	109,644	
054	Pengelolaan keuangan		1 Tahun	4,178,717	
055	Pengelolaan perbendaharaan		1 Tahun	6,000	
056	Pelayanan hukum dan kepatuhan internal		1 Tahun	149,378	
057	Pengelolaan kepegawaian		1 Tahun	802,924	
058	Pelayanan umum dan perlengkapan		1 Tahun	10,252,397	
060	Pelayanan humas dan protokoler		1 Tahun	611,482	
061	Pelayanan organisasi, tata laksana, dan reformasi birokrasi		1 Tahun	60,204,762	
1969.951	Layanan Sarana dan Prasarana Internal		4 layanan	5,579,465	
051	Pengadaan kendaraan bermotor		1 Tahun	656,400	
052	Pengadaan perangkat pengolah data dan komunikasi		1 Tahun	4,112,802	
053	Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran		1 Tahun	810,263	
1969.994	Layanan Perkantoran		1 layanan	149,907,429	
001	Gaji dan Tunjangan		1 Tahun	122,350,032	
002	Operasional dan Pemeliharaan Kantor		1 Tahun	27,557,397	
<b>5031</b>	<b>Pembangunan dan Pengelolaan Bidang Keselamatan Perkeretaapian</b>			<b>15,896,447</b>	<b>K5, Balai</b>
	Sasaran Kegiatan	SK K1 Meningkatnya Keselamatan Dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK K1.1 Persentase Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan KA (SMKP) (%)	60% (127 kriteria)		
		IKK K1.2 Rasio Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (%)	36		
		IKK K1.3 Rasio Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (%)	100		
		IKK K1.4 Jumlah Sertifikat Badan Hukum atau Akreditasi Lembaga KA (sertifikat)	1		
		IKK K1.5 Jumlah rekomendasi kebijakan bidang Keselamatan (dokumen)	50		
		IKK K1.6 Jumlah rumusan NSPK bidang Keselamatan (dokumen)	6		
	Sasaran Kegiatan	SK T4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Kereta Api Di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK T4.1 Persentase Penurunan Kecelakaan Kereta Api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian (%)	100		
		IKK T4.2 Jumlah Lokasi dan Kegiatan Peningkatan Keselamatan (lokasi)	14		
	Sasaran Kegiatan	SK U1 Meningkatnya Keandalan Sarana Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK U1 Jumlah Pengujian sarana perkeretaapian (unit)	3000		
	Sasaran Kegiatan	SK U2 Meningkatnya kompetensi SDM Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK U2 Jumlah Pengujian kompetensi SDM perkeretaapian (orang)	3500		
	Sasaran Kegiatan	SK U3 Meningkatnya Keandalan Prasarana KA			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK U3 Jumlah Pengujian Prasarana KA (dokumen)	95		
	Sasaran Kegiatan	SK R1 Meningkatnya Keandalan Sarana Perkeretaapian Milik Negara			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK R1 Persentase Sarana Perkeretaapian Milik Negara yang dilakukan Perawatan(%)	100		
	Sasaran Kegiatan	SK X3 Meningkatnya Keandalan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian			
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK X3 Persentase Penurunan Gangguan Operasional Kereta Api Ringan Sumatera Selatan (%)	50		
'5031.001	Kebijakan, Norma, Standar, Pedoman, Kriteria dan Prosedur Di Bidang Keselamatan Perkeretaapian		19 dokumen	3,253,167	
052	Monitoring dan evaluasi		1 Tahun	2,024,627	
053	Bimbingan dan koordinasi teknis		1 Tahun	151,908	

Kode	Program/Kegiatan/ Output	Sasaran Program(Outcome)/Sasaran Kegiatan (Output)/Indikator	Target	Indikasi Pendanaan (dalam ribuan rupiah)	Unit Organisasi Pelaksana
054	Sosialisasi/Seminar/Workshop/Rapat Kerja/Rapat Koordinasi		1 Tahun	1,076,632	
'5031.002	Sertifikat Kompetensi SDM Perkeretaapian		2.786 sertifikat	4,614,422	
051	Pengujian kompetensi SDM perkeretaapian		1 Tahun	2,053,085	
052	Bimbingan teknis peningkatan kompetensi SDM perkeretaapian		1 Tahun	1,158,245	
054	Pengadaan peralatan pengujian/pemeriksaan kompetensi SDM perkeretaapian		1 Tahun	1,234,275	
055	Pengoperasian dan perawatan peralatan pengujian/pemeriksaan kompetensi SDM perkeretaapian		1 Tahun	168,817	
'5031.003	Sertifikat Akreditasi Kelembagaan Perkeretaapian		1 sertifikat	128,010	
051	Pelaksanaan Akreditasi Kelembagaan Perkeretaapian		1 Tahun	128,010	
'5031.004	Rekomendasi Kebijakan Untuk Peningkatan Keselamatan		6 paket	3,717,255	
051	Audit dan inspeksi keselamatan perkeretaapian		1 Tahun	1,239,350	
052	Pemeriksaan dan analisis kecelakaan perkeretaapian		1 Tahun	1,128,373	
053	Pencegahan dan penegakan hukum bidang keselamatan		1 Tahun	1,127,798	
054	Rekayasa dan peningkatan keselamatan perkeretaapian		1 Tahun	21,734	
056	Pengoperasian dan perawatan peralatan keselamatan perkeretaapian		1 Tahun	200,000	
'5031.970	Layanan Dukungan Manajemen Satker		1 layanan	2,325,436	
052	Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi		1 Tahun	72,932	
053	Pengelolaan keuangan dan perbendaharaan		1 Tahun	78,656	
055	Pelayanan umum, pelayanan rumah tangga dan perlengkapan		1 Tahun	2,173,848	
'5031.994	Layanan Perkantoran		1 layanan	1,858,157	
002	Operasional dan pemeliharaan kantor		1 Tahun	1,858,157	



Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
	<i>Indikator Kinerja Kegiatan</i>	IKK L1 Jumlah rekomendasi kebijakan bidang Jaringan dan Peran Badan Usaha (dokumen)	6	7	8	9					
	Sasaran Kegiatan	SK P1 Meningkatnya Konektivitas Prasarana Perkeretaapian									
	<i>Indikator Kinerja Kegiatan</i>	<i>IKK P1 Jumlah PKN/PKW/ Simpul Transportasi yang Terhubung Jalur Kereta Api (lokasi)</i>	38	38	39	41					
	Sasaran Kegiatan	SK S1 Meningkatnya Fasilitas Sarana Perkeretaapian Mendukung Konektivitas									
	<i>Indikator Kinerja Kegiatan</i>	<i>IKK S1 Jumlah Rekomendasi Kebijakan Terkait Fasilitas Sarana (dokumen)</i>	2	9	5	7					
	Sasaran Kegiatan	SK T1 Meningkatnya Konektivitas Prasarana Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik									
	<i>Indikator Kinerja Kegiatan</i>	<i>IKK T1 Jumlah panjang pembangunan jalur kereta api baru dan reaktivasi yang selesai (km'sp)</i>	72	170	84	270					
<b>ABF</b>	<b>Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana</b>						<b>45,067,693</b>	<b>81,026,084</b>	<b>87,478,692</b>	<b>98,017,164</b>	
ABF.001		Rencana Induk Pengembangan Transportasi Perkeretaapian (rekomendasi)		1				1,500,000			
ABF.002		Pra Studi Kelayakan (Preliminary Feasibility Study) (rekomendasi)		1	1	1		1,500,000	1,650,000	1,815,000	
ABF.003		Studi Kelayakan (Feasibility Study) (rekomendasi)		1	1	1		1,500,000	1,650,000	1,815,000	
ABF.004		Rencana Induk (Master Plan) (rekomendasi)		1	1	1		1,500,000	1,650,000	1,815,000	
ABF.005		Studi Lingkungan (rekomendasi)	8	14	14	14	13,986,725	27,002,807	29,703,088	32,673,398	
ABF.006		Survai, Investigasi dan Rancangan Dasar (rekomendasi)		1	1	1		1,500,000	1,650,000	1,815,000	
ABF.007		Rancangan Rinci (Detailed Design/Engineering Design) (rekomendasi)	16	26	26	26	25,225,968	39,083,277	42,991,605	47,290,765	
ABF.008		Studi Evaluasi Hasil/Manfaat Proyek (rekomendasi)	4	5	5	6	5,855,000	7,440,000	8,184,000	10,793,000	
<b>AFA</b>	<b>Norma, Standar, Prosedur dan Kriteria</b>						<b>205,211,821</b>	<b>367,931,000</b>	<b>219,224,100</b>	<b>233,646,500</b>	

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
AFA.001		Pedoman Teknis Bidang Prasarana Perkeretaapian (NSPK)	3	12	10	11	198,001,821	355,000,000	205,000,000	215,000,000	
AFA.002		Pedoman Teknis Bidang Sarana Perkeretaapian (NSPK)	5	10	6	8	7,210,000	12,931,000	14,224,100	18,646,500	
<b>CAK</b>	<b>Sarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian</b>						<b>104,914,763</b>	<b>482,005,417</b>	<b>500,205,958</b>	<b>520,226,552</b>	
CAK.001		Sarana Kerja Bidang Konektivitas Perkeretaapian (unit)	5	36	36	36	56,368,559	362,005,417	368,205,958	375,026,552	
CAK.002		Sarana Penumpang Bidang Konektivitas Perkeretaapian (unit)	28	10	10	10	48,546,204	100,000,000	110,000,000	121,000,000	
CAK.003		Sarana Kerja Bidang Konektivitas Perkeretaapian (Prioritas Nasional) (unit)		1	1	1		10,000,000	11,000,000	12,100,000	
CAK.004		Sarana Penumpang Bidang Konektivitas Perkeretaapian (Prioritas Nasional) (unit)		1	1	1		10,000,000	11,000,000	12,100,000	
<b>CCK</b>	<b>OM Sarana Bidang Konektivitas Perkeretaapian</b>						<b>103,591,429</b>	<b>116,950,572</b>	<b>128,645,629</b>	<b>141,510,192</b>	
CCK.001		Operasi Sarana Perkeretaapian (tahun)	1	1	1	1	6,490,000	7,139,000	7,852,900	8,638,190	
CCK.002		Perawatan Sarana Perkeretaapian (tahun)	1	1	1	1	96,161,039	105,777,143	116,354,857	127,990,343	
CCK.003		Operasi Peralatan Pengujian Sarana Perkeretaapian (tahun)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
CCK.004		Perawatan Peralatan Pengujian Sarana Perkeretaapian (tahun)	1	1	1	1	940,390	1,034,429	1,137,872	1,251,659	
CCK.005		Operasi Peralatan Pengujian Prasarana Perkeretaapian (tahun)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
CCK.006		Perawatan Peralatan Pengujian Prasarana Perkeretaapian (tahun)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
<b>CBA</b>	<b>Prasarana Bidang Perkeretaapian</b>						<b>807,388,480</b>	<b>5,571,470,451</b>	<b>4,772,769,722</b>	<b>5,718,753,620</b>	
CBA.001		Jalur Kereta Api (km'sp)	2	15	15	15	24,288,295	190,200,000	200,000,000	400,000,000	
CBA.002		Jembatan Kereta Api (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
CBA.003		Terowongan Kereta Api (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
CBA.004		Stasiun Kereta Api (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
CBA.005		Persinyalan Perkeretaapian (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
CBA.006		Telekomunikasi Perkeretaapian (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
CBA.007		Listrik Aliran Atas (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
CBA.008		Infrastruktur Perkeretaapian (paket)	63	63	63	63	783,100,185	5,375,270,451	4,566,169,722	5,311,493,620	
<b>PBF</b>	<b>Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana</b>		1	-	-	-	<b>89,505,230</b>	-	-	-	

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
PBF.005		Studi Lingkungan (rekomendasi)	1				89,505,230				
<b>RBA</b>	<b>Prasarana Bidang Perkeretaapian (Prioritas Nasional)</b>						<b>4,085,820,963</b>	<b>9,415,034,190</b>	<b>10,817,720,801</b>	<b>11,174,276,691</b>	
RBA.001		Jalur Kereta Api (km'sp)	71	670	664	749	3,665,070,963	9,133,209,189	10,528,283,300	10,855,895,440	
RBA.002		Jembatan Kereta Api (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
RBA.003		Terowongan Kereta Api (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
RBA.004		Stasiun Kereta Api (paket)	1	1	1	1	170,000,000	1,000,001	1,100,001	1,210,001	
RBA.005		Persinyalan Perkeretaapian (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
RBA.006		Telekomunikasi Perkeretaapian (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
RBA.007		Listrik Aliran Atas (paket)		1	1	1		1,000,000	1,100,000	1,210,000	
RBA.008		Infrastruktur Perkeretaapian (paket)	4	4	3	3	250,750,000	275,825,000	282,837,500	311,121,250	
<b>4641</b>	<b>Pelayanan Transportasi Perkeretaapian</b>						<b>3,409,160,847</b>	<b>8,379,421,735</b>	<b>8,029,264,983</b>	<b>7,598,050,555</b>	
	Sasaran Kegiatan	SK L3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK L3.1 Persentase realisasi perjalanan KA dibandingkan grafik perjalanan KA (%)	90	90	92	92					
		IKK L3.2 Persentase kedatangan KA tepat waktu (%)	76%	78%	80%	82%					
		IKK L3.3 Jumlah penumpang KA terangkut (penumpang)	220,925,002	501,422,522	516,465,197	531,959,153					
		IKK L3.4 Jumlah barang KA terangkut (ton)	57,264,938	71,437,919	80,012,016	115,243,521					
		IKK L2.5 Jumlah Rumusan NSPK Bidang LLAKA (dokumen)	7	8	9	11					
		IKK L2.6 Persentase penetapan/persetujuan/ perizinan bidang LLAKA yang tepat waktu (%)	100%	100%	100%	100%					
	Sasaran Kegiatan	SK P2 Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK P2.1 Persentase pengoperasian jalur KA yang sesuai dengan TQI Kategori I dan II (%)	85	87	90	94					
		IKK P2.2 Jumlah Peningkatan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Perkeretaapian (unit)	-	21	-	-					

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
		<i>IKK P2.3 Jumlah Peningkatan/Pembangunan Gardu Traksi dan LAA Perkeretaapian (unit)</i>	-	4	-	-					
	Sasaran Kegiatan	SK S1 Meningkatnya Kapasitas Sarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	<i>IKK S1.1 Jumlah Modifikasi Sarana Penugasan (unit)</i>	28	-	-	-					
		<i>IKK S1.2 Pengadaan Sarana Penugasan (unit)</i>	-	10	10	10					
	Sasaran Kegiatan	SK T2 Meningkatnya Kapasitas Prasarana Mendukung Pelayanan Perkeretaapian di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	<i>IKK T2.1 Jumlah Panjang Pembangunan Jalur Ganda Kereta Api (km'sp)</i>	17	-	44	119					
		<i>IKK T2.2 Jumlah Panjang Peningkatan Jalur Kereta Api (km'sp)</i>	129	115	140	151					
	Sasaran Kegiatan	SK T3 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	<i>IKK T3.3 Persentase Realisasi Perjalanan KA Perintis di Wilayah Kerja Balai Teknik Perkeretaapian (%)</i>	96	97	97	97					
	Sasaran Kegiatan	SK X1 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan KA Ringan Sumatera Selatan									
	Indikator Kinerja Kegiatan	<i>IKK X1.2 Indeks Kepuasan Masyarakat (skala)</i>	3.5	3.51	3.52	3.53					
<b>ABF</b>	<b>Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana</b>						<b>34,735,355</b>	<b>38,208,891</b>	<b>42,029,780</b>	<b>46,232,758</b>	
ABF.001		Studi Perencanaan Teknis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (rekomendasi)	10	10	10	10	29,320,519	32,252,571	35,477,828	39,025,611	
ABF.002		Studi Perencanaan Teknis Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Prioritas Nasional)(rekomendasi)	2	2	2	2	5,414,836	5,956,320	6,551,952	7,207,147	



Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
	<i>Indikator Kinerja Kegiatan</i>	<i>IKK P3.1 Jumlah Perawatan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (km'sp)</i>	60	170	150	200					
		<i>IKK P3.2 Jumlah Sertifikat Kelaikan Prasarana KA (sertifikat)</i>	150	180	200	215					
		<i>IKK P3.3 Jumlah Rumusan NSPK Bidang Prasarana Perkeretaapian (dokumen)</i>	12	12	10	11					
		<i>IKK P3.4 Persentase Penetapan/Peretujuan/Perizinan Bidang Prasarana KA yang Tepat Waktu (%)</i>	100	100	100	100					
	Sasaran Kegiatan	SK S3 Meningkatnya Kehandalan Sarana Perkeretaapian									
	<i>Indikator Kinerja Kegiatan</i>	<i>IKK S3.1 Persentase pemenuhan unit kebutuhan sarana kerja milik negara (%)</i>	87	91	96	100					
		<i>IKK S3.2 Jumlah km tempuh pemenuhan kebutuhan pengoperasian sarana KA milik negara (km tempuh)</i>	7,500	7,500	7,500	7,500					
		<i>IKK S3.3 Jumlah Sertifikat Kelaikan Sarana Perkeretaapian (sertifikat)</i>	7,500	7,500	8,000	8,500					
		<i>IKK S3.4 Jumlah sarana yang dilakukan pemeriksaan rampcheck (unit)</i>	3,000	3,000	3,000	3,000					
		<i>IKK S3.5 Jumlah Sarana yang Terpantau Kelaikannya Secara Real Time (unit)</i>	-	7,500	8,000	8,500					
		<i>IKK S3.6 Persentase Sarana Perkeretaapian Milik Negara Siap Operasi (%)</i>	100	100	100	100					
		<i>IKK S3.7 Jumlah Rumusan NSPK bidang Sarana Perkeretaapian (dokumen)</i>	43	35	12	32					
	Sasaran Kegiatan	SK K1 Meningkatnya Keselamatan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian									
		<i>IKK K1.1 Persentase Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)(%)</i>	60% (127 kriteria)	60% (185 kriteria)	60% (185 kriteria)	60% (229 kriteria)					
		<i>IKK K1.2 Rasio Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (rasio)</i>	41	46	51	56					

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK K1.3 Rasio Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (rasio)	100	100	100	100					
		IKK K1.4 Jumlah Sertifikat Badan Hukum atau Akreditasi Lembaga KA (sertifikat)	1	3	1	2					
		IKK K1.5 Jumlah rekomendasi kebijakan bidang Keselamatan (dokumen)	50	50	50	50					
		IKK K1.6 Jumlah rumusan NSPK bidang Keselamatan (dokumen)	12	15	18	20					
	Sasaran Kegiatan	SK T4 Meningkatnya Keselamatan Transportasi Kereta Api Di Wilayah Balai Teknik Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK T4.1 Persentase Penurunan Kecelakaan Kereta Api di wilayah kerja Balai Teknik Perkeretaapian (%)	100	100	100	100					
		IKK T4.2 Jumlah Lokasi dan Kegiatan Peningkatan Keselamatan (lokasi)	87	93	95	100					
	Sasaran Kegiatan	SK U1 Meningkatnya Keandalan Sarana Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK U1 Jumlah Pengujian sarana perkeretaapian (unit)	7,000	10,000	11,000	12,000					
	Sasaran Kegiatan	SK U2 Meningkatnya kompetensi SDM Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK U2 Jumlah Pengujian kompetensi SDM perkeretaapian (orang)	11,500	12,500	13,500	14,500					
	Sasaran Kegiatan	SK U3 Meningkatnya Keandalan Prasarana KA									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK U3 Jumlah Pengujian Prasarana KA (dokumen)	120	165	170	175					
	Sasaran Kegiatan	SK R1 Meningkatnya Keandalan Sarana Perkeretaapian Milik Negara									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK R1 Persentase Sarana Perkeretaapian Milik Negara yang dilakukan Perawatan (%)	100	100	100	100					



Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
	<i>Indikator Kinerja Kegiatan</i>	Persentase Terselenggaranya Penunjang Teknis Transportasi Perkeretaapian (%)	100	100	100	100					
<b>EAB</b>	<b>Layanan Perencanaan dan Penganggaran Internal</b>						<b>19,599,111</b>	<b>21,559,022</b>	<b>23,714,924</b>	<b>26,086,417</b>	
EAB.001		Bimbingan Teknis Bidang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (layanan)	4	4	4	4	1,344,268	1,478,695	1,626,564	1,789,221	
EAB.002		Bimbingan Teknis Bidang Sarana Transportasi Perkeretaapian (layanan)	5	5	5	5	2,973,228	3,270,551	3,597,606	3,957,366	
EAB.003		Bimbingan Teknis Bidang Prasarana Transportasi Perkeretaapian (layanan)	5	5	5	5	2,225,734	2,448,307	2,693,138	2,962,452	
EAB.004		Bimbingan Teknis Bidang Keselamatan Transportasi Perkeretaapian (layanan)	15	15	15	15	13,055,881	14,361,469	15,797,616	17,377,378	
<b>EAL</b>	<b>Layanan Monitoring dan Evaluasi Internal</b>						<b>63,514,440</b>	<b>69,865,884</b>	<b>76,852,472</b>	<b>84,537,720</b>	
EAL.001		Monitoring dan Evaluasi Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (layanan)	27	27	27	27	25,819,578	28,401,536	31,241,689	34,365,858	
EAL.002		Monitoring dan Evaluasi Bidang Sarana Perkeretaapian (layanan)	15	15	15	15	10,540,497	11,594,547	12,754,001	14,029,402	
EAL.003		Monitoring dan Evaluasi Bidang Prasarana Perkeretaapian (layanan)	25	25	25	25	14,924,583	16,417,041	18,058,745	19,864,620	
EAL.004		Monitoring dan Evaluasi Bidang Keselamatan Perkeretaapian (layanan)	24	24	24	24	12,229,782	13,452,760	14,798,036	16,277,840	
<b>EAH</b>	<b>Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal</b>						<b>1,250,780</b>	<b>1,375,858</b>	<b>1,513,444</b>	<b>1,664,788</b>	
EAH.001		Layanan Urusan Organisasi (layanan)	1	1	1	1	340,919	375,011	412,512	453,763	
EAH.002		Layanan Tata Kelola Internal (layanan)	3	3	3	3	909,861	1,000,847	1,100,932	1,211,025	
<b>EAE</b>	<b>Layanan Prasarana Internal</b>						<b>39,265,872</b>	<b>43,192,459</b>	<b>47,511,705</b>	<b>52,262,876</b>	
EAE.001		Gedung dan Bangunan (tahun)	1	1	1	1	39,265,872	43,192,459	47,511,705	52,262,876	
<b>022.WA</b>	<b>Program</b>	<b>Dukungan Manajemen</b>					<b>487,938,654</b>	<b>536,732,519</b>	<b>590,405,771</b>	<b>649,446,348</b>	
<b>4604</b>	<b>Legislasi dan Litigasi Transportasi Perkeretaapian</b>						<b>2,177,029</b>	<b>2,394,732</b>	<b>2,634,205</b>	<b>2,897,626</b>	

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
	Sasaran Kegiatan	SK A2 Terlaksananya Perumusan Regulasi dan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A2 Persentase pencapaian target legalisasi (Jumlah rancangan dan peraturan perundangan) di bidang perkeretaapian (%)	40	60	80	100					
<b>EAG</b>		<b>Layanan Hukum</b>					<b>2,177,029</b>	<b>2,394,732</b>	<b>2,634,205</b>	<b>2,897,626</b>	
EAG.001		Layanan Hukum (layanan)	3	3	3	3	2,177,029	2,394,732	2,634,205	2,897,626	
<b>4600</b>		<b>Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi</b>					<b>29,946,266</b>	<b>32,940,893</b>	<b>36,234,982</b>	<b>39,858,480</b>	
	Sasaran Kegiatan	SK A3 Tersedianya SDM Perkeretaapian yang berkompeten dan profesional yang memiliki sertifikat JFT/Teknis									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A3 Persentase ASN Ditjen Perkeretaapian yang Memiliki Sertifikat Kompetensi/ Keahlian Tertentu (%)	35	45	55	65					
<b>EAH</b>		<b>Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal</b>					<b>20,652,705</b>	<b>22,717,976</b>	<b>24,989,773</b>	<b>27,488,750</b>	
EAH.001		Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal (layanan)	10	10	10	10	20,652,705	22,717,976	24,989,773	27,488,750	
<b>EAF</b>		<b>Layanan SDM</b>					<b>9,293,561</b>	<b>10,222,917</b>	<b>11,245,209</b>	<b>12,369,730</b>	
EAF.001		Layanan SDM (orang)	18	18	18	18	9,293,561	10,222,917	11,245,209	12,369,730	
<b>4601</b>		<b>Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Perkeretaapian</b>					<b>441,341,858</b>	<b>485,476,044</b>	<b>534,023,648</b>	<b>587,426,013</b>	
	Sasaran Kegiatan	SK A4 Terwujudnya Good Governance dan Clean Government di Lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A4.1 Nilai AKIP Ditjen Perkeretaapian	86	87	88	90					
		IKK A4.2 Tingkat Maturasi SPIP Direktorat Jenderal Perkeretaapian	3	3	3	4					
		IKK A4.3 Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	RP 841 miliar	RP 925 miliar	RP 1.018 miliar	RP 1.120 miliar					

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
		IKK A4.4 Prosentase penyerapan anggaran Ditjen Perkeretaapian (%)	93	95	97	97					
		IKK A4.5 Persentase pemenuhan fasilitas dan layanan perkantoran (%)	100	100	100	100					
<b>ABF</b>	<b>Kebijakan Bidang Sarana dan Prasarana</b>						<b>11,567,300</b>	<b>12,724,030</b>	<b>13,996,433</b>	<b>15,396,076</b>	
ABF.001		Kebijakan Perencanaan (rekomodasi)	17	17	17	17	11,567,300	12,724,030	13,996,433	15,396,076	
<b>EAB</b>	<b>Layanan Perencanaan dan Penganggaran Internal</b>						<b>4,501,951</b>	<b>4,952,146</b>	<b>5,447,361</b>	<b>5,992,097</b>	
EAB.001		Layanan Perencanaan (layanan)	11	11	11	11	4,501,951	4,952,146	5,447,361	5,992,097	
<b>EAL</b>	<b>Layanan Monitoring dan Evaluasi Internal</b>						<b>36,970,445</b>	<b>40,667,490</b>	<b>44,734,238</b>	<b>49,207,662</b>	
EAL.001		Monitoring dan Evaluasi Bidang Perencanaan	23	23	23	23	11,740,543	12,914,597	14,206,057	15,626,663	
EAL.002		Monitoring dan Evaluasi Bidang Keuangan	39	39	39	39	18,232,114	20,055,325	22,060,858	24,266,944	
EAL.003		Monitoring dan Evaluasi Bidang Hukum	5	5	5	5	2,921,380	3,213,518	3,534,870	3,888,357	
EAL.004		Monitoring dan Evaluasi Bidang Kepegawaian dan Umum	10	10	10	10	4,076,408	4,484,049	4,932,454	5,425,699	
<b>EAC</b>	<b>Layanan Umum</b>						<b>92,222,288</b>	<b>101,444,517</b>	<b>111,588,968</b>	<b>122,747,865</b>	
EAC.001		Layanan Organisasi dan Rumah Tangga (layanan)	102	102	102	102	92,222,288	101,444,517	111,588,968	122,747,865	
<b>EAA</b>	<b>Layanan Perkantoran</b>						<b>190,730,420</b>	<b>209,803,462</b>	<b>230,783,808</b>	<b>253,862,189</b>	
EAA.001		Gaji dan Tunjangan (layanan)	22	22	22	22	115,101,875	126,612,063	139,273,269	153,200,596	
EAA.002		Operasional dan Pemeliharaan Kantor (layanan)	84	84	84	84	75,628,545	83,191,400	91,510,539	100,661,593	
<b>EAD</b>	<b>Layanan Sarana Internal</b>						<b>85,540,787</b>	<b>94,094,866</b>	<b>103,504,352</b>	<b>113,854,787</b>	
EAD.001		Kendaraan Bermotor (unit)	3	3	3	3	4,839,850	5,323,835	5,856,219	6,441,840	
EAD.002		Peralatan Pengelolaan Data dan Komunikasi (unit)	9	9	9	9	5,212,062	5,733,268	6,306,595	6,937,255	
EAD.003		Peralatan fasilitas perkantoran (unit)	9	9	9	9	75,488,875	83,037,763	91,341,539	100,475,693	
<b>EAE</b>	<b>Layanan Prasarana Internal</b>						<b>19,808,667</b>	<b>21,789,534</b>	<b>23,968,487</b>	<b>26,365,336</b>	
EAE.001		Gedung dan Bangunan	1	1	1	1	19,808,667	21,789,534	23,968,487	26,365,336	
<b>4602</b>	<b>Pengelolaan Sistem Informasi dan Teknologi Transportasi Perkeretaapian</b>						<b>2,121,719</b>	<b>2,333,891</b>	<b>2,567,280</b>	<b>2,824,008</b>	

Kode	Uraian	Program/Sasaran Program/Kegiatan/Sasaran Kegiatan/Indikator	Target				Indikasi Pendanaan (ribuan rupiah)				Unit Organisasi Pelaksana
			2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
	Sasaran Kegiatan	Sistem Informasi dan Teknologi yang Andal									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A5 Persentase Pemenuhan Target Rencana Induk TIK (%)	50	65	80	100					
<b>EAJ</b>	<b>Layanan Data dan Informasi</b>						<b>2,121,719</b>	<b>2,333,891</b>	<b>2,567,280</b>	<b>2,824,008</b>	
EAJ.001		Layanan Data dan Informasi (layanan)	3	3	3	3	2,121,719	2,333,891	2,567,280	2,824,008	
<b>4603</b>	<b>Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik Transportasi Perkeretaapian</b>						<b>12,351,782</b>	<b>13,586,960</b>	<b>14,945,656</b>	<b>16,440,222</b>	
	Sasaran Kegiatan	Dukungan Publik terhadap Ditjen Perkeretaapian									
	Indikator Kinerja Kegiatan	IKK A6 Persentase pemenuhan publikasi Ditjen Perkeretaapian (%)	100	100	100	100					
<b>EAI</b>	<b>Layanan Kehumasan dan Protokoler</b>						<b>12,351,782</b>	<b>13,586,960</b>	<b>14,945,656</b>	<b>16,440,222</b>	
EAI.001		Layanan humas dan protokoler (layanan)	22	22	22	22	12,351,782	13,586,960	14,945,656	16,440,222	

**LAMPIRAN II**  
**MATRIKS KERANGKA REGULASI**

No.	Arah Kerangka Regulasi dan/atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting dan Penelitian	Unit Terkait / Institusi	Target Penyelesaian
1.	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang NSPK Pelaksana Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mempermudah Investasi di bidang perkeretaapian</li> <li>- Memperbaiki beberapa kesalahan penyusunan PP 24 Tahun 2018</li> <li>- Akan direvisi setelah UU Omnibuslaw diundangkan</li> </ul>	Kemenko Perekonomian, KemenkumHAM, Sekneg	2020 - 2022
2.	Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja Sektor Transportasi.  (Merevisi PP 56 Tahun 2009 sebagaimana telah diubah dengan PP 6 Tahun 2017 tentang Perkeretaapian)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mempermudah Investasi di bidang perkeretaapian</li> <li>- Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian</li> <li>- Akan direvisi setelah UU Omnibuslaw diundangkan</li> </ul>	Kemenko Perekonomian, KemenkumHAM, Sekneg	2020 - 2024
3.	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 31 Tahun 2012 sebagaimana telah diubah dengan PM. 22 tahun 2019 Tentang Perizinan Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian</li> <li>- Menyesuaikan SOP Perizinan</li> <li>- Dilakukan revisi setelah Rancangan Peraturan Pemerintah tentang NSPK Pelaksana Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 dan Revisi PP 56 Tahun 2009 telah diundangkan</li> </ul>	KemenkumHAM	2020 - 2024
4.	Peraturan Menteri Nomor PM. 66 Tahun 2013 sebagaimana telah diubah dengan PM. 21 Tahun 2019 Tentang Perizinan Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Umum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian</li> <li>- Menyesuaikan SOP Perizinan</li> <li>- Dilakukan revisi setelah Rancangan Peraturan Pemerintah tentang NSPK Pelaksana Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 dan Revisi PP 56 Tahun 2009 telah diundangkan</li> </ul>	KemenkumHAM	2020 - 2024
5.	Peraturan Menteri Nomor PM. 91 Tahun 2011 sebagaimana telah diubah dengan PM. 55 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Khusus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyederhanakan persyaratan perizinan berusaha dan perizinan teknis di bidang perkeretaapian</li> <li>- Menyesuaikan SOP Perizinan</li> <li>- Dilakukan revisi setelah Rancangan Peraturan Pemerintah tentang NSPK Pelaksana Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 dan Revisi PP 56 Tahun 2009 telah diundangkan</li> </ul>	KemenkumHAM	2020 - 2024
6.	Revisi PM 11 Tahun 2012 tentang Tata Cara Penetapan Trase Jalur Kereta Api	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Untuk Mengakomodir kebutuhan termasuk kepentingan politik di bidang perkeretaapian</li> <li>- Untuk mengakomodir perkembangan teknologi di bidang perkeretaapian</li> </ul>	KemenkumHAM, Kementerian ATR	2020 - 2024
7.	Revisi PM 156 Tahun 2015 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengoptimalkan Penggunaan anggaran IMO yang lebih tepat sasaran</li> </ul>	KemenkumHAM, Kementerian Keuangan	2020 - 2024





