



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

RENCANA STRATEGIS TAHUN 2020 - 2024



**DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN
DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN**

JAKARTA, 29 MARET 2021

KATA PENGANTAR

Berdasarkan UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian tahun 2020-2024 merupakan dokumen perencanaan untuk Unit Kerja Eselon II Direktorat Keselamatan Perkeretaapian untuk periode 5 (lima) tahun. Renstra Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian tahun 2020-2024 memuat tentang tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas dan fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian yang disusun dengan berpedoman pada Renstra Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 serta Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2020-2024. Dengan disusunnya Renstra Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan tahun 2020-2024 ini maka selanjutnya dokumen ini akan menjadi acuan dalam penyusunan program masing-masing unit kerja di bawah naungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian serta Rencana Kerja dan Anggaran setiap tahun mulai Tahun 2020 hingga Tahun 2024 serta menjadikan pembangunan transportasi perkeretaapian agar menjadi efisien, efektif, handal, terpadu dengan moda lain serta dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh masyarakat dan mitra kerja perkeretaapian.

Jakarta, 29 Maret 2021

DIREKTUR KESELAMATAN PERKERETAAPIAN



DEDY CAHYADI

Pembina Utama Muda - (IV/c)

NIP. 19730922 199602 1 002

DAFTAR ISI

BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 KONDISI UMUM.....	2
1. INDIKATOR KINERJA RATIO KEJADIAN KECELAKAAN TRANSPORTASI KERETA API	21
2. INDIKATOR KINERJA JUMLAH PEDOMAN STANDAR KESELAMATAN	21
3. INDIKATOR KINERJA TINGKAT KETERSEDIAAN FASILITAS DAN PERALATAN	21
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN	24
1.2.2 PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS	25
1.2.2.2 PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS NASIONAL.....	26
1.2.2.3 KONDISI YANG PERLU DIPERHATIKAN.....	29
BAB II	32
VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS	32
2.1.1. ARAHAN PRESIDEN	32
2.2. RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH (RPJMN) IV 2020 – 2024	33
2.3. KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	34
2.3.2. MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	35
2.3.3. TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	36
2.3.4. SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2020-2024	37
2.4. DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN	38
2.4.2. MISI DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN.....	39
2.4.3. TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN.....	39
2.4.4. SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN	40
2.5. <i>Direktorat Keselamatan Perkeretaapian</i>	41
2.5.1. <i>Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian</i>	41
2.5.2. <i>Misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian</i>	41
2.5.3. <i>Tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian</i>	42
2.5.4. SASARAN DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN	43
BAB III	44
3.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI.....	44
3.1.2. DUKUNGAN DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN DALAM RPJMN	45
3.2. KERANGKA REGULASI BIDANG PERKERETAAPIAN	49
3.2.1 KERANGKA KELEMBAGAAN PENYELENGGARAAN PERKERETAAPIAN 2020-2024	51
BAB IV	56
4.1. TARGET KINERJA	56
4.1. KERANGKA PENDANAAN	64
BAB V	67
PENUTUP	67

5.1.	KESIMPULAN.....	68
5.2.	ARAHAN PIMPINAN	68
5.3.	MEKANISME EVALUASI	69

DAFTAR TABEL

TABEL 1.1 KORBAN KECELAKAAN	4
TABEL 1.2 JENIS KECELAKAAN	4
TABEL 1.3 JUMLAH PERLINTASAN YANG DITUTUP	4
TABEL 1.4 PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN BIDANG PERKERETAAPIAN YANG DITETAPKAN 2015-2019	5
TABEL 1.5. KEBUTUHAN, ALOKASI DAN REALISASI ANGGARAN	8
TABEL 1.6 CAPAIAN INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU) DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN TAHUN 2015	9
TABEL 1.7 INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN TAHUN 2016	11
TABEL 1.8 INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN TAHUN 2017	14
TABEL 1.9 INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN TAHUN 2018	16
TABEL 1.10 INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN TAHUN 2019	18
TABEL 2.1 TUJUAN, INDIKATOR DAN TARGET INDIKATOR TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN TAHUN 2020 – 2024	40
TABEL 2.2 TUJUAN, INDIKATOR DAN TARGET INDIKATOR TUJUAN DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN TAHUN 2020 – 2024	42
TABEL 3.1 TARGET PEMBANGUNAN DALAM RPJMN 2020 – 2024 YANG TERKAIT DENGAN DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN	46
TABEL 4.1 TARGET KINERJA KEGIATAN DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN 2020-2024 DENGAN SATUAN PERSENTASE	58
TABEL 4.2 TARGET KINERJA KEGIATAN DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN BERDASARKAN VOLUME	60
TABEL 4.2 MANUAL INDIKATOR KINERJA DIREKTORAT KESELAMATAN PERKERETAAPIAN	61
TABEL 4.3 PENDANAAN T.A. 2020	64
TABEL 4.4 KERANGKA PENDANAAN T.A. 2021-2024	65

BAB I

PENDAHULUAN

Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2020-2024 adalah dokumen perencanaan jangka menengah di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian. Dokumen Renstra ini digunakan untuk memperlihatkan peran Direktorat Keselamatan 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 Keselamatan Perkeretaapian disusun dengan mempertimbangkan berbagai kondisi terkini, sehingga kebijakan dan strategi yang dirumuskan mampu menjawab tantangan pembangunan transportasi khususnya di subsektor perkeretaapian.

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

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

Pada Bab 1 akan disampaikan secara umum pencapaian Renstra Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2015- 2019. Capaian Renstra Direktorat Keselamatan 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 Keselamatan Perkeretaapian adalah mengumpulkan aspirasi dari masyarakat yang merupakan harapan masyarakat kepada Direktorat Keselamatan

Perkeretaapian yang akan menjadi masukan untuk penyusunan Renstra periode 2020-2024.

1.1 Kondisi Umum

Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuan untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda transportasi darat lainnya.

Keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut perlu dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu, maka penyelenggaraannya mulai dari perencanaan dan pembangunan, pengusahaan, pemeliharaan, pemeriksaan dan pengujian, serta pengoperasiannya perlu diatur sebaik-baiknya sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta keseimbangan beban antar moda transportasi yang pada akhirnya mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat dan teratur dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Penyelenggaraan perkeretaapian saat ini, sesuai Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian tidak lagi monopoli pelaksanaannya, dalam arti pihak swasta yang berbadan hukum Indonesia, Pemerintah Daerah/Propinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota dimungkinkan untuk menjadi penyelenggara yang meliputi penyelenggara sarana, penyelenggara prasarana, atau sekaligus penyelenggara sarana dan prasarana perkeretaapian.

Keselamatan bidang perkeretaapian ditunjang oleh semua aspek dalam penyelenggaraan perkeretaapian, yaitu aspek sarana, aspek prasarana, aspek operasional dan aspek SDM.

Penyelenggara sarana dan prasarana perkeretaapian wajib melakukan pemeriksaan dan perawatan agar sarana dan prasarana perkeretaapian tetap dalam kondisi yang laik operasi. Pemeriksaan dilakukan secara periodik, untuk sarana perkeretaapian antara lain pemeriksaan harian, pemeriksaan bulanan, pemeriksaan enam bulanan, pemeriksaan tahunan, semi pemeriksaan akhir dan pemeriksaan akhir. Dalam aspek operasional dan aspek SDM, penyelenggara wajib melakukan pembinaan operasional sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Untuk peningkatan keselamatan di bidang SDM, operator wajib menggunakan SDM yang mempunyai kualitas keahlian atau kecakapan sesuai dengan bidang kerjanya dan telah mengikuti pelatihan dan memenuhi kualifikasi keahlian atau kecakapan yang telah diberikan sertifikat dan Pemerintah atau badan hukum atau lembaga Indonesia yang terakreditasi.

Adapun tujuan penyusunan Rencana Strategis ini adalah memberikan acuan dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Direktorat Jenderal Perkeretaapian di bidang manajemen keselamatan, peningkatan dan pengembangan SDM, penelitian dan penyidikan kecelakaan kereta api serta penegakan hukum di bidang perkeretaapian.

1.1.1. Posisi Dokumen Renstra Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2020-2024.

Sebagaimana Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan rencana Pembangunan Nasional, Dokumen Renstra adalah dokumen perencanaan untuk 5 (lima) tahun yang berisi visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan serta program dengan berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Renstra Kementerian Perhubungan dan dokumen perencanaan lainnya.

Renstra sebagai dokumen perencanaan jangka menengah perlu berpedoman pada dokumen rencana jangka panjang perkeretaapian sebagaimana telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 296 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 2128 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional.

1.1.2. **Kondisi Eksisting Keselamatan Perkeretaapian Nasional**

Kondisi Eksisting Keselamatan Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1. Keselamatan Perkeretaapian

a. Korban Kecelakaan

Tabel 1.1 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. Jenis kecelakaan

Tabel 1.2 jenis kecelakaan

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

c. Jumlah perlintasan yang ditutup

Tabel 1.3 Jumlah Perlintasan yang ditutup

Tahun	2015	2016	2017	2018	2019
Perlintasan Resmi di jaga	-	1630	1194	1239	1239
Perlintasan Resmi tidak dijaga	-	1958	3456	2046	2046
Perlintasan Liar	-	2097	1179	1570	1431

1.1.3. Capaian Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Bidang Perkeretaapian 2015 -2019

Direktorat Keselamatan 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 Keselamatan 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.

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 Legislasi Bidang Perkeretaapian

Dalam rangka program penguatan peraturan perundang-undangan, Direktorat Keselamatan 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 13 peraturan.

Tabel 1.4 Peraturan Perundang-undangan Bidang Perkeretaapian yang Ditetapkan 2015-2019

No	Nomor	Peraturan Tentang	Keterangan
Tahun 2015			
1.	PM. 155 Tahun 2015	Sertifikasi Kecakapan Awak dan Sarana Perkeretaapian	disusun dalam rangka menjalankan amanah PP 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian
2.	PM. 24 Tahun 2015	Standar Keselamatan Perkeretaapian	disusun dalam rangka menjalankan amanah PP 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian
Tahun 2017			
1.	PM. 4 Tahun 2017	Sertifikasi Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> - Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT. - Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan

			<p>penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang
2.	PM. 5 Tahun 2017	Sertifikasi Kecakapan Pengatur Perjalanan Kereta Api dan Pengendali Perjalanan Kereta Api	<ul style="list-style-type: none"> - Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT. - Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja) - Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang
3.	PM. 8 Tahun 2017	Sertifikasi Tenaga Pemeriksa Sarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> - Peraturan Menteri ini di ubah untuk mengakomodir perizinan diubah sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT
4.			<ul style="list-style-type: none"> - Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja) - Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang
5.	PM. 9 Tahun 2017	Sertifikasi Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> - Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT. - Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja) - Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang
6.	PM. 16 Tahun 2017	Sertifikasi Tenaga Perawatan Sarana Perkeretaapian	<ul style="list-style-type: none"> - Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT. - Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja)

			- Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang
7.	PM 17 Tahun 2017	Sertifikasi Perawatan Perkeretaapian Tenaga Prasarana	- Peraturan Menteri ini diubah untuk mengakomodir perizinan sertifikasi SDM untuk perkeretaapian yang menggunakan teknologi baru seperti LRT dan MRT. - Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja) - Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang
Tahun 2018			
1.	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
2.	PM. 86 Tahun 2018	Sertifikasi Tenaga Penguji Prasarana Perkeretaapian dan Tenaga Penguji Sarana Perkeretaapian	- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja) - Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang
3.	PM. 87 Tahun 2018	Sertifikasi Inspektur dan Auditor Perkeretaapian	- Menyederhanakan jangka waktu penerbitan sertifikat dari pengajuan permohonan sampai dengan penerbitan sertifikatnya. (dari total 28 hari kerja menjadi 24 hari kerja) - Jumlah Peserta Uji tidak lagi dibatasi menjadi 20 orang
4.	PM. 94 Tahun 2018	Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan	Untuk mengakomodir kebutuhan di bidang keselamatan perkeretaapian

B. Rencana, Alokasi dan Realisasi Anggaran

Perkembangan pagu anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian cenderung mengalami penurunan selama rentang waktu tahun 2015 – 2019 sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 1.5. Pagu anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2015-2019 dapat dilihat pada tabel 1.6.

Tabel 1.5. Kebutuhan, Alokasi dan Realisasi Anggaran

Program/Kegiatan Strategis	Pagu Anggaran	Realisasi	Persentasi
2015	170,147,527,000	78,893,808,936	46,37
2016	76,636,515,000	63,317,925,926	82,62
2017	68,953,196,000	59,724,642,581	86,62
2018	70,996,460,000	62,747,178,006	88,38
2019	54,705,155,000	51,222,314,143	93,63

C. Capaian Sasaran Kinerja Direktorat keselamatan Perkeretaapian 2015 - 2019

Pencapaian indikator kinerja utama (IKU) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian setiap tahun dievaluasi dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Berdasarkan LAKIP tahun 2015 dan konsep LAKIP tahun 2019, terangkum evaluasi pencapaian indikator kinerja utama (IKU) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sebagai berikut:

Tabel 1.6 Capaian Indikator Kinerja Utama (IKU) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2015

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	2015			Evaluasi
			Target	Realisasi	Persentase	
Meningkatnya keselamatan pengoperasian perkeretaapian	Bimbingan Teknis dan Supervise Peningkatan Keselamatan, Audit dan Inspeksi Keselamatan terhadap Lalu Lintas dan Angkutan, sarana dan prasarana, pemantauan tindak lanjut akibat kecelakaan perkeretaapian serta pencegahan dan penegakan hukum	Lap.	25	25	100	
	Pengamanan/penanganan perlintasan sebidang	unit	19	-	-	dikarenakan terdapat anggaran yang sudah diajukan ke Dirjen Anggaran namun tidak dapat dicairkan (tanda bintang) dan waktu akhir tahun anggaran baru dapat dicairkan namun kegiatan lelang sudah tidak dapat dilakukan karena keterbatasan waktu
	Penutupan perlintasan sebidang	Lap	14	14	100	

Meningkatnya Fasilitas dan Peralatan dan Peningkatan Keselamatan	Tingkat ketersediaan fasilitas dan peralatan peningkatan keselamatan dan SDM perkeretaapian	Unit	1	1	100	
Menurunnya Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	Rasio Gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api	Ratio gangguan keamanan/ 1 juta km	10.7	6.59	138	
Meningkatnya Kinerja Pengendalian dan Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah sertifikat kompetensi/kecakapan SDM perkeretaapian	Sertifikat	4225	6169	146	
	Jumlah kegiatan bimbingan teknis dan supervise di bidang sertifikasi SDM dan akreditasi Kelembagaan	Lap	7	6	86	
Terlaksananya Perumusan Regulasi dan Kebijakan Dalam Penyelenggaraan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kajian kebijakan/peraturan di bidang keselamatan perkeretaapian	Dokumen	2	1	50	kegiatan yang tidak terlaksana yaitu kegiatan sertifikasi SDM Konsultan dan Kontraktor dikarenakan masih terfokus pada penyusunan peraturan menteri tentang sertifikasi

						SDM konsultan dan kontraktor
	Jumlah studi bidang keselamatan perkeretaapian	Lap	6	6	100	
Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kegiatan administrasi Direktorat	Lap	8	8	100	
	Persentase penyerapan anggaran	%	100	86.62	87	
	Jumlah kegiatan pembinaan dan pengawasan keselamatan perkeretaapian	Lap	7	7	100	
	Jumlah kegiatan dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya	Paket	5	5	100	

Tabel 1.7 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2016

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	2016			Evaluasi
			Target	Realisasi	Persentase	
Meningkatnya keselamatan pengoperasian perkeretaapian	Bimbingan Teknis dan Supervise Peningkatan Keselamatan, Audit dan Inspeksi Keselamatan terhadap Lalu Lintas dan Angkutan, sarana dan prasarana, pemantauan tindak lanjut akibat	Lap.	25	25	100	

	kecelakaan perkeretaapian serta pencegahan dan penegakan hukum					
	Pengamanan/penanganan perlintasan sebidang	unit	19	-	-	dikarenakan terdapat anggaran yang sudah diajukan ke Dirjen Anggaran namun tidak dapat dicairkan (tanda bintang) dan waktu akhir tahun anggaran baru dapat dicairkan namun kegiatan lelang sudah tidak dapat dilakukan karena keterbatasan waktu
	Penutupan perlintasan sebidang	Lap	14	14	100	
Meningkatnya Fasilitas dan Peralatan dan Peningkatan Keselamatan	Tingkat ketersediaan fasilitas dan peralatan peningkatan keselamatan dan SDM perkeretaapian	Unit	1	1	100	
Menurunnya Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	Rasio Gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api	Ratio gangguan keamanan/ 1 juta km	10.7	6.59	138	
Meningkatnya Kinerja Pengendalian dan	Jumlah sertifikat kompetensi/kecakapan SDM perkeretaapian	Sertifikat	4225	6169	146	

Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kegiatan bimbingan teknis dan supervise di bidang sertifikasi SDM dan akreditasi Kelembagaan	Lap	7	6	86	
Terlaksananya Perumusan Regulasi dan Kebijakan Dalam Penyelenggaraan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kajian kebijakan/peraturan di bidang keselamatan perkeretaapian	Dokumen	2	1	50	kegiatan yang tidak terlaksana yaitu kegiatan sertifikasi SDM Konsultan dan Kontraktor dikarenakan masih terfokus pada penyusunan peraturan menteri tentang sertifikasi SDM konsultan dan kontraktor
	Jumlah studi bidang keselamatan perkeretaapian	Lap	6	6	100	
Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kegiatan administrasi Direktorat	Lap	8	8	100	
	Persentase penyerapan anggaran	%	100	86.62	87	
	Jumlah kegiatan pembinaan dan pengawasan keselamatan perkeretaapian	Lap	7	7	100	
	Jumlah kegiatan dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya	Paket	5	5	100	

Tabel 1.8 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2017

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	2017			Evaluasi
			Target	Realisasi	Persentase	
Meningkatnya keselamatan pengoperasian perkeretaapian	Bimbingan Teknis dan Supervise Peningkatan Keselamatan, Audit dan Inspeksi Keselamatan terhadap Lalu Lintas dan Angkutan, sarana dan prasarana, pemantauan tindak lanjut akibat kecelakaan perkeretaapian serta pencegahan dan penegakan hukum	Lap.	25	25	100	
	Pengamanan/penanganan perlintasan sebidang	unit	19	-	-	dikarenakan terdapat anggaran yang sudah diajukan ke Dirjen Anggaran namun tidak dapat dicairkan (tanda bintang) dan waktu akhir tahun anggaran baru dapat dicairkan namun kegiatan lelang sudah tidak dapat dilakukan karena keterbatasan waktu
	Penutupan perlintasan sebidang	Lap	14	14	100	

Meningkatnya Fasilitas dan Peralatan dan Peningkatan Keselamatan	Tingkat ketersediaan fasilitas dan peralatan peningkatan keselamatan dan SDM perkeretaapian	Unit	1	1	100	
Menurunnya Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	Rasio Gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api	Ratio gangguan keamanan/ 1 juta km	10.7	6.59	138	
Meningkatnya Kinerja Pengendalian dan Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah sertifikat kompetensi/kecakapan SDM perkeretaapian	Sertifikat	4225	6169	146	
	Jumlah kegiatan bimbingan teknis dan supervise di bidang sertifikasi SDM dan akreditasi Kelembagaan	Lap	7	6	86	
Terlaksananya Perumusan Regulasi dan Kebijakan Dalam Penyelenggaraan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kajian kebijakan/peraturan di bidang keselamatan perkeretaapian	Dokumen	2	1	50	kegiatan yang tidak terlaksana yaitu kegiatan sertifikasi SDM Konsultan dan Kontraktor dikarenakan masih terfokus pada penyusunan peraturan menteri tentang sertifikasi SDM konsultan dan kontraktor
	Jumlah studi bidang keselamatan perkeretaapian	Lap	6	6	100	

Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kegiatan administrasi Direktorat	Lap	8	8	100	
	Persentase penyerapan anggaran	%	100	86.62	87	
	Jumlah kegiatan pembinaan dan pengawasan keselamatan perkeretaapian	Lap	7	7	100	
	Jumlah kegiatan dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya	Paket	5	5	100	

Tabel 1.9 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2018

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	2018			Evaluasi
			Target	Realisasi	Persentase	
Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian	Jumlah penutupan perlintasan sebidang yang rawan kecelakaan dengan kegiatan pembongkaran dan penutupan pintu perlintasan sebidang	Lokasi	181	313	173	

Menurunnya gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api	ratio kecelakaan / 1 juta km	6.5	6.83	105	
Terlaksananya perumusan regulasi dan kebijakan dalam penyelenggaraan keselamatan perkeretaapian	Jumlah kajian kebijakan dan studi pendukung lainnya di bidang keselamatan perkeretaapian	Dokumen	6	5	83	
	Jumlah NSPK di Bidang Keselamatan Perkeretaapian	Dokumen	2	2	100	
Kegiatan Meningkatkan fasilitas dan peralatan peningkatan keselamatan	Jumlah fasilitas dan peralatan peningkatan keselamatan perkeretaapian	Unit	0	0	0	Pada tahun 2018 pada indicator ini tidak terdapat penambahan atau peningkatan fasilitas dan peralatan keselamatan perkeretaapian.
Kegiatan Meningkatnya Kinerja Pengendalian Dan Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah Sertifikat Kompetensi/ Kecakapan SDM Perkeretaapian (Opertaor & Regulator)	Sertifikat	8000	8343	104	
	Jumlah kegiatan bimbingan teknis, audit, isnpeksi dan sosialisasi serta	Lap	33	33	100	

	supervisi bidang keselamatan					
	Jumlah Sertifikat Akreditasi Lembaga Perkeretaapian	Lap	2	2	100	
Terwujudnya Good Governance Dan Clean Government Di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Persentase penyerapan anggaran	%	97	88.18	91	
	Perolehan PNBP Bidang Keselamatan Perkeretaapian	Rp	2M	4M	212	
	Jumlah Layanan Internal dan Layanan Perkantoran	Lap	7	7	100	
	Jumlah kegiatan Dukungan manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya	Paket	5	5	100	

Tabel 1.10 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian tahun 2019

Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	2019			Evaluasi
			Target	Realisasi	Persentase	
Meningkatnya keselamatan pengoperasian perkeretaapian	Bimbingan Teknis dan Supervise Peningkatan Keselamatan, Audit dan Inspeksi Keselamatan terhadap	Lap.	25	25	100	

	Lalu Lintas dan Angkutan, sarana dan prasarana, pemantauan tindak lanjut akibat kecelakaan perkeretaapian serta pencegahan dan penegakan hukum					
	Pengamanan/penanganan perlintasan sebidang	unit	19	-	-	dikarenakan terdapat anggaran yang sudah diajukan ke Dirjen Anggaran namun tidak dapat dicairkan (tanda bintang) dan waktu akhir tahun anggaran baru dapat dicairkan namun kegiatan lelang sudah tidak dapat dilakukan karena keterbatasan waktu
	Penutupan perlintasan sebidang	Lap	14	14	100	
Meningkatnya Fasilitas dan Peralatan dan Peningkatan Keselamatan	Tingkat ketersediaan fasilitas dan peralatan peningkatan keselamatan dan SDM perkeretaapian	Unit	1	1	100	
Menurunnya Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Perkeretaapian	Rasio Gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api	Ratio gangguan keamanan/ 1 juta km	10.7	6.59	138	

Meningkatnya Kinerja Pengendalian dan Pengawasan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah sertifikat kompetensi/kecakapan SDM perkeretaapian	Sertifikat	4225	6169	146	
	Jumlah kegiatan bimbingan teknis dan supervise di bidang sertifikasi SDM dan akreditasi Kelembagaan	Lap	7	6	86	
Terlaksananya Perumusan Regulasi dan Kebijakan Dalam Penyelenggaraan Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kajian kebijakan/peraturan di bidang keselamatan perkeretaapian	Dokumen	2	1	50	kegiatan yang tidak terlaksana yaitu kegiatan sertifikasi SDM Konsultan dan Kontraktor dikarenakan masih terfokus pada penyusunan peraturan menteri tentang sertifikasi SDM konsultan dan kontraktor
	Jumlah studi bidang keselamatan perkeretaapian	Lap	6	6	100	
Terwujudnya GOOD GOVERNANCE dan CLEAN GOVERNMENT di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Jumlah kegiatan administrasi Direktorat	Lap	8	8	100	
	Persentase penyerapan anggaran	%	100	86.62	87	
	Jumlah kegiatan pembinaan dan pengawasan keselamatan perkeretaapian	Lap	7	7	100	
	Jumlah kegiatan dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya	Paket	5	5	100	

1. 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
- b. Inspeksi Keselamatan Perkeretaapian
- c. Safety Assessment
- d. 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 Direktorat Keselamatan 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. 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 Perlintasan sebanyak 11 dan kegiatan Pengadaan Peralatan Berat untuk Mengangkat dan Menggeser Beban Akibat Kecelakaan KA sebanyak 1 unit dan telah selesai dilaksanakan ditahun 2016.

4. 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. Indikator Kinerja Jumlah Pengamanan/Penanganan Perlintasan Sebidang

Pada Tahun 2015, Jumlah Pengamanan atau Penanganan Perlintasan 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 keretaapi dari kecelakaan dengan lalu lintas angkutanjalan raya.

6. 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. 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. Indikator Kinerja Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Kereta Api

Pada Tahun 2017 realisasi rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi kereta api sebesar 6,59 sedangkan target pada tahun 2017 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 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 2019 sebesar 6,59 Capaian sebesar 138 % dari target yang ditetapkan tahun 2019 yaitu sebesar 10,7 keberhasilan pencapaian didukung adanya pelaksanaan kegiatan antara lain :

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

1.2 Potensi dan Permasalahan

1.2.1 Perkembangan isu strategis dapat diidentifikasi sebagai berikut:

a. Sumber Daya Manusia

- 1) Masih belum terpenuhinya kebutuhan kualitas dan kuantitas SDM regulator maupun SDM 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. 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.

d. 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. Tugas dan fungsi sesuai program reformasi birokrasi.
- 4) Penguatan kelembagaan UPT/Balai.
- 5) 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.
- 6) 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.

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/km².

- 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.

1.2.2.3 Kondisi Yang Perlu Diperhatikan

Untuk meningkatkan peran dan menghadapi tantangan masa depan baik internal maupun eksternal yang sangat dinamis, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dituntut mampu beradaptasi dan berinovasi memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat. Maka dari itu, Direktorat 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, TUJUAN, DAN SASARAN STRATEGIS

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 :

Dalam rangka mewujudkan visi diatas, maka Pembangunan Nasional dilakukan melalui 9 (sembilan) misi berikut :

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, termampil, 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 transformasi pelayanan publik.

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 sebagai 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 bencana;

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 k celakaan 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 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: Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.
- SS 2. Meningkatkan Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Perhubungan; Untuk mewujudkan tujuan:
 1. Meningkatkan 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 Meningkatkan 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:

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

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 2.1 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.

2.5. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

2.5.1. Visi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Sesuai dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) dan dalam rangka mewujudkan tujuan penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian menjadi organisasi untuk Perkeretaapian yang andal dalam rangka mendukung Visi Direktorat Jenderal Perkeretaapian “ Mewujudkan Perkeretaapian yang andal, berdaya saing, berintegrasi, berteknologi dan terjangkau”

2.5.2. Misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Direktorat Keselamatan Perkeretaapian mendukung misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian nomor 3(tiga) yaitu meningkatkan keselamatan transportasi perkeretaapian yang efektif . Misi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam rangka mewujudkan visi Direktorat Keselamatan perkeretaapian dan misi Direktorat Jenderal Perkeretaapian adalah:

1. Meningkatkan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan NSPK, pemberian bimtek dan supervise serta evaluasi pelaporan bidang keselamatan perkeretaapian yang bermanfaat
2. Mengembangkan proses bisnis inti berbasis digital dan pengelolaan sumber daya manusia yang adaptif sesuai kemajuan teknologi

Misi yaitu rangkuman berbagai upaya dalam mencapai visi yang ditetapkan. Berbagai upaya tersebut tidak terbatas pada peningkatan keselamatan kereta api tetapi juga upaya dalam melengkapi dan memperkuat berbagai pendukung penyelenggaraan perkeretaapian sehingga terwujud sistem perkeretaapian nasional yang selamat, handal, maju, modern, terbuka, dan *adaptive* terhadap perkembangan dan tantangan jaman.

Berbagai upaya yang dilakukan tetap berada dalam kerangka lingkup tugas dan fungsi dari Direktorat Keselamatan Perkeretaapian sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, serta kewenangan yang diembankan oleh UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian kepada Pemerintah selaku pembina penyelenggaraan perkeretaapian

nasional dalam mengatur, mengendalikan, dan mengawasi seluruh kegiatan yang dilakukan semua pihak terkait dengan perkeretaapian.

Disesuaikan dengan misi Kementerian Perhubungan, berbagai upaya yang akan dilakukan oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian selama periode Renstra 2020-2024 dirangkum dalam beberapa kalimat misi yang ditetapkan sebagai berikut:

1. Meningkatkan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.
2. Mewujudkan goodgovernance dan cleangovernment

2.5.3. Tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Direktrat Keselamatan Perkeretaapian dalam menyelenggarakan Perkeretaapian nasional pada pereode 2020-2024 menetapkan tujuan yang terdiri dari 2 tujuan yaitu sebagai berikut:

- a. Mewujudkan pengendalian yang memberi nilai tambah untuk memastikan pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian bidang keselamatan perkeretaapian;
- b. Birokrasi dan layanan publik Direktorat Keselamatan Perkeretaapian yang agile, efektif dan efisien.

Indikator pada tujuan selanjutnya disebut sebagai Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2020-2024 disusun sebagai indikator outcome. Indikator tersebut dijabarkan sebagai berikut:

Tabel 2.2 Tujuan, Indikator dan Target Indikator Tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun2020 – 2024

TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SATUAN	TARGET 2024
Mewujudkan pengendalian yang memberi nilai tambah untuk memastikan pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian bidang keselamatan perkeretaapian	Persentase penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	Persentase	100
	Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase	95
	Presentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase	100
	Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakehoder/sudah diimplementasikan/ditindaklanjuti	Persentase	90
	Persentase Rumusan NSPK Bidang	Persentase	100

	Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian		
	Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian	Persentase	100
Birokrasi dan layanan publik Direktorat Keselamatan Perkeretaapian yang agile, efektif dan efisien.	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit.Keselamatan	Persentase	98,7
	Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	Persentase	100

2.5.4. Sasaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

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

1. Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.
2. Terwujudnya goodgovernance dan cleangovernment dilingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

Sasaran Program yang ingin dicapai dalam tujuan Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian adalah meningkatkan suatu keadaan selamat dalam penyelenggaraan perkeretaapian.

Sasaran program yang ingin dicapai dalam tujuan Terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian adalah meningkatkan tata pemerintahan yang baik dan Pemerintahan yang bersih serta berwibawa.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI DAN KERANGKAKELEMBAGAAN

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 mantab.
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 Keselamatan 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 Keselamatan Perkeretaapian mendukung 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. Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.
Dalam meningkatkan keselamatan penyelenggaraan transportasi perkeretaapian, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian akan melaksanakan kegiatan antara lain:
 - a. penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)
 - b. Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)
 - c. Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)
 - d. rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakeholder /sudah diimplementasikan /ditindaklanjuti
 - e. Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian
 - f. Sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian
2. Meningkatkan terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian.
Untuk mencapai terwujudnya good governance dan clean government, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian telah menyiapkan langkah antara lain:
 - a. Kualitas pelaksanaan anggaran Dit.Keselamatan
 - b. Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian

Tabel 3.1 Target Pembangunan dalam RPJMN 2020 – 2024 yang Terkait dengan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

TUJUAN	INDIKATOR TUJUAN	SATUAN	TARGET 2024
Mewujudkan pengendalian yang memberi nilai tambah untuk memastikan pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian bidang keselamatan perkeretaapian	Persentase penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	Persentase	100
	Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase	95
	Persentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase	100
	Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakeholder/sudah diimplementasikan/ditindaklanjuti	Persentase	90
	Persentase Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	Persentase	100
	Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian	Persentase	100
Birokrasi dan layanan publik Direktorat Keselamatan Perkeretaapian yang agile, efektif dan efisien.	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit.Keselamatan	Persentase	98,7
	Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	Persentase	100

3.1.3 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.

3.1.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Direktorat Keselamatan 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 Keselamatan Perkeretaapian pada tahun 2020 – 2024 dalam rangka mendukung agenda prioritas pembangunan nasional, serta mendukung pencapaian tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian adalah sebagai berikut:

1. Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian adalah meningkatkan suatu keadaan selamat dalam penyelenggaraan perkeretaapian. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Peningkatan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian yaitu:

- a. penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)
- b. Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)
- c. Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)
- d. rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakeholder /sudah diimplementasikan /ditindaklanjuti
- e. Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian
- f. Sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian

2. Terwujudnya goodgovernance dan cleangovernment

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Terwujudnya goodgovernance dan cleangovernment di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian adalah meningkatkan tata pemerintahan yang baik dan Pemerintahan yang bersih serta berwibawa. Strategi yang dilakukan untuk mewujudkan Terwujudnya goodgovernance dan cleangovernment di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian yaitu:

- a. Peningkatan kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
- b. Peningkatan Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian

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, dlsb), 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 Ditjen Perkeretaapian) 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:
Mempermudah Investasi di bidang perkeretaapian.
 2. PP 56 Tahun 2009 sebagaimana telah diubah dengan PP 6 Tahun 2017 tentang Perkeretaapian.
 - a. Urgensi pembentukan: Peraturan turunan/pelaksana berupa PM diharapkan dapat segera disusun dan ditetapkan.
 - b. Mempermudah 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.

3.2.1 Kerangka Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian 2020-

2024

Untuk menjaga organisasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian bisa menjalankan tugas dan fungsinya secara tepat, efektif dan efisien, organisasi harus menyesuaikan diri dari perubahan lingkungan dan tuntutan publik. Selain itu Direktorat Keselamatan 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.

3.2.2 Kedudukan Tugas dan Fungsi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Tugas dari Direktorat Keselamatan Perkeretaapian mempunyai tugas untuk melakukan Pengaturan, Pengawasan, Pembinaan dan Pengendalian di Bidang perkeretaapian .

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud di atas, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi :

- a. Penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan dan program keselamatan perkeretaapian, penegakan hukum, serta akreditasi badan hukum atau lembaga yang melakukan pengujian, pemeriksaan dan perawatan prasarana dan sarana serta badan hukum atau lembaga penyelenggara pendidikan dan pelatihan SDM perkeretaapian serta sertifikasi SDM perkeretaapian.
- b. Penyusunan norma, standar, pedoman, kriteria dan prosedur, di bidang manajemen keselamatan perkeretaapian, penegakan hukum, serta akreditasi badan hukum atau lembaga yang melakukan pengujian, pemeriksaan dan perawatan prasarana dan sarana serta badan hukum atau lembaga penyelenggara pendidikan dan pelatihan SDM perkeretaapian serta sertifikasi SDM perkeretaapian.
- c. Penyiapan perumusan dan pembinaan teknis di bidang manajemen keselamatan perkeretaapian, penegakan hukum, serta akreditasi badan hukum atau lembaga yang melakukan pengujian, pemeriksaan dan perawatan prasarana dan sarana serta badan hukum atau lembaga penyelenggara pendidikan dan pelatihan SDM perkeretaapian serta sertifikasi SDM perkeretaapian.
- d. Penyiapan penyusunan dan penetapan rencana peningkatan keselamatan perkeretaapian.

- e. Penyiapan pelaksanaan sosialisasi keselamatan dan penegakan hukum di bidang perkeretaapian.
- f. Penyiapan pelaksanaan analisis perkembangan kondisi keselamatan perkeretaapian
- g. Penyiapan pemeriksaan dan audit keselamatan terhadap penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian dalam rangka menjaga dan meningkatkan kinerja keselamatan perkeretaapian.
- h. Penyiapan pelaksanaan promosi keselamatan melalui deseminasi hal-hal khusus tentang keselamatan dalam bentuk seminar, kampanye keselamatan.
- i. Penyiapan penerapan penegakan peraturan dan penindakan hukum yang berkaitan dengan keselamatan perkeretaapian.
- j. Penyiapan pemeliharaan dokumen akreditasi dan sertifikasi badan hukum atau lembaga yang melakukan pengujian, pemeriksaan dan perawatan prasarana dan sarana serta badan hukum atau lembaga penyelenggara pendidikan dan pelatihan SDM perkeretaapian, infraksi (pelanggaran aturan), dan laporan kecelakaan.
- k. Pelaksanaan tata usaha, kepegawaian dan rumah tangga direktorat Keselamatan Perkeretaapian.

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

1. Subdirektorat Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan
2. Subdirektorat Audit dan Peningkatan Keselamatan
3. Subdirektorat Analisis dan Penanganan Kecelakaan
4. Subdirektorat Akreditasi Kelembagaan dan Sertifikasi SDM
5. Subdirektorat Penegakan Hukum
6. Subbagian Tata Usaha

Uraian jumlah pegawai Direktorat Jenderal Perkeretaapian tahun 2019 sebagai berikut:

1. Subdirektorat Rekayasa dan Peningkatan Keselamatan sebanyak 11 orang
2. Subdirektorat Audit dan Peningkatan Keselamatan sebanyak 11 orang
3. Subdirektorat Analisis dan Penanganan Kecelakaan sebanyak 13 orang
4. Subdirektorat Akreditasi Kelembagaan dan Sertifikasi SDM sebanyak 11 orang
5. Subdirektorat Penegakan Hukum sebanyak 11 orang
6. Subbagian Tata Usaha sebanyak 5 orang

3.3.1 Kelembagaan Penyelenggaraan Perkeretaapian Eksisting

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

- 1) 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);

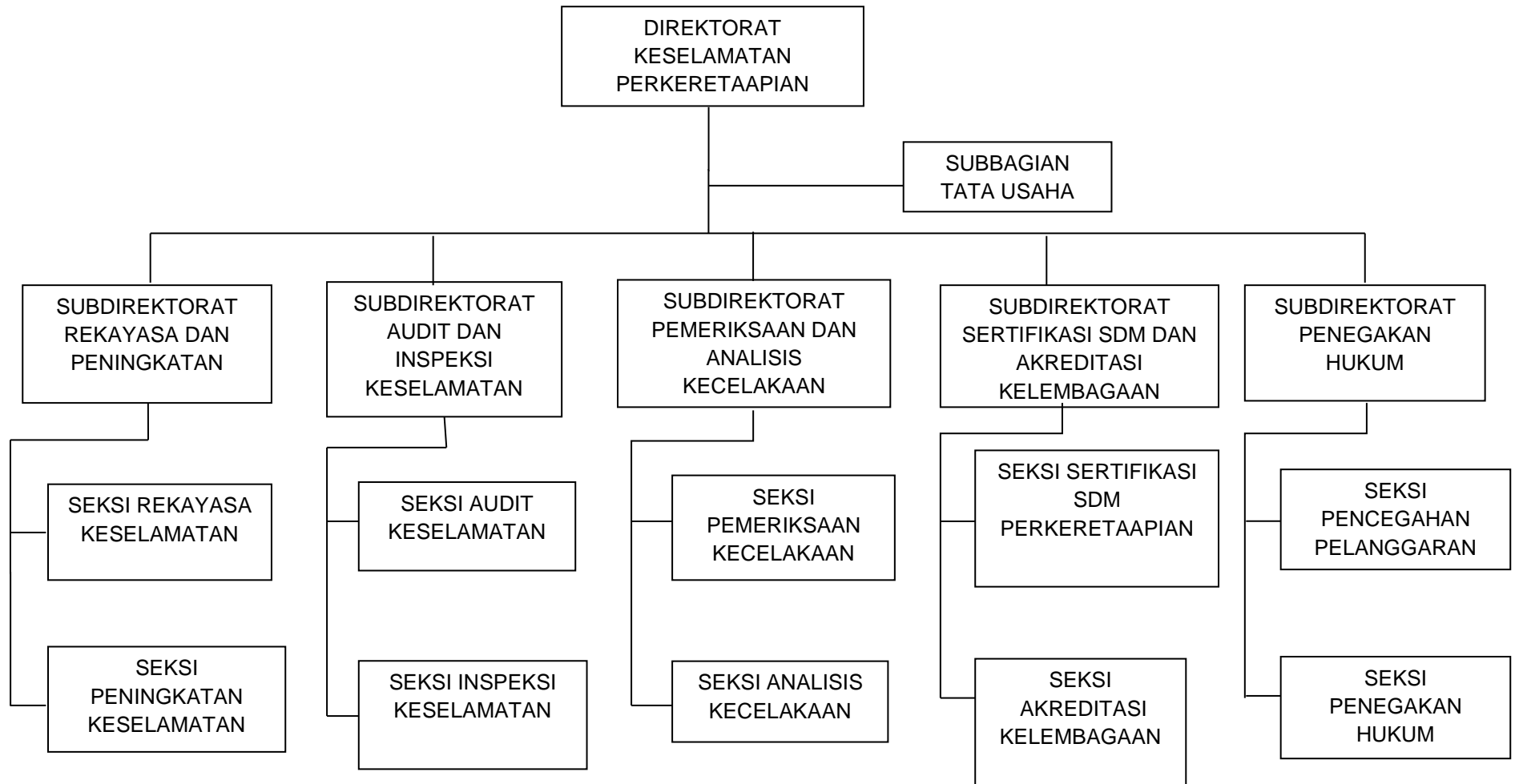
- 2) Badan Usaha Penyelenggara: baik yang berlaku sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian dan/atau penyelenggara sarana perkeretaapian (pasal 1 butir 10, 16, 17 UU 23/2007);
- 3) Pembina Penyelenggaraan Perkeretaapian: yakni pemerintah (Pusat, Provinsi, dan Kab/Kota) yang bertugas melakukan pengaturan, 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 perkeretaapian 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).



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 Keselamatan Perkeretaapian menetapkan 2 (dua) tujuan yang dilengkapi dengan 2 sasaran program. Sasaran program adalah kondisi yang diharapkan secara nyata oleh Direktorat Keselamatan 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 Keselamatan 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 8 (delapan) indikator kinerja yang dilaksanakan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian dalam mendukung 2 (dua) sasaran pembangunan nasional dalam Agenda Pembangunan 5 (Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pembangunan Ekonomi dan Pelayanan dasar), yaitu:

1. Meningkatkan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian adalah meningkatkan suatu keadaan selamat dalam penyelenggaraan perkeretaapian.

2. Terwujudnya goodgovernance dan cleangovernment

Sasaran yang ingin dicapai dalam tujuan Terwujudnya goodgovernance dan cleangovernment di Lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian adalah meningkatkan tata pemerintahan yang baik dan Pemerintahan yang bersih serta berwibawa.

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 Keselamatan Perkeretaapian dari hasil evaluasi pelaksanaan Renstra 2015-2019, telah ditetapkan target sasaran program penyelenggaraan perkeretaapian untuk periode Renstra 2020- 2024 sebagaimana disampaikan berikut:

Tabel 4.1 Target Kinerja Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian 2020-2024 Dengan Satuan Persentase

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target				
			2020	2021	2022	2023	2024
Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi Perkeretaapian	Persentase Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	Persentase		100	100	100	100
	Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase		95	95	95	95
	Persentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase		100	100	100	100
	Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakeholder/sudah diimplementasikan/ditindaklanjuti	Persentase		90	90	90	90
	Persentase Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	Persentase		-	100	100	100
	Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian	Persentase		100	100	100	100

Terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit. Keselamatan	Persentase		98,41	98,5	98,6	98,7
	Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	Persentase		100	100	100	100

Tabel 4.2 Target Kinerja Kegiatan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Berdasarkan Volume

No	Tujuan/Sasaran Program	Indikator Kinerja	Baseline 2019	Target (volume)					Keterangan
				2020	2021	2022	2023	2024	
1	Mewujudkan pengendalian yang memberi nilai tambah untuk memastikan pencapaian tujuan Direktorat ajaenderal Perkeretaapian bidang keselamatan perkeretaapian								
	Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi perkeretaapian.	Persentase penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)		-	77 (60% *127)	111 (60% *185)	111 (60% *185)	138 (60%* 229)	Kenaikan jumlah kriteria penilaian dalam elemen dan kriteria SMKP
		Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)		-	203	225	240	260	Penerapan dikurangi dengan pegawai yang pensiun
		Persentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)		3310	3100	4100	4200	4300	Penerapan jumlah pengajuan sertifikat operator perkeretaapian
		Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakeholder/sudah diimplementasikan/ditindaklanjuti		50	50	50	50	50	Tindak lanjut rekomendasi berdasarkan kenaikan kriteria SMKP
		Persentase Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian		6	-	6	7	8	Jumlah kegiatan studi pendukung untuk NSPK
		Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian		1	1	1	1	2	Jumlah sertifikasi akreditasi badan hukum Pendidikan pelatihan
2	Birokrasi dan layanan publik Direktorat Keselamatan Perkeretaapian yang agile, efektif dan efisien								
	Terwujudnya goodgovernance dan cleangovernment	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit.Keselamatan		98,6 4	98,4 1	98,5	98,6	98,7	Persentase daya serap anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian
		Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian		1,9 M	1,9 M	2,1 M	2,2 M	2,3 M	Persentase Perolehan PNBP Bidang Perkeretaapian

Tabel 4.2 Manual Indikator Kinerja Direktorat Keselamatan Perkeretaapian

No.	Indikator Kinerja Kegiatan	satuan	Manual Indikator Kinerja
1	Persentase Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	Persentase	<p>Perbandingan realisasi penerapan SMKP Operator Perkeretaapian pada tahun berjalan dengan Kreteria SMKP pada tahun berjalan</p> $\text{Persentase Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)} = \frac{\text{Realisasi penerapan SMKP Operator perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{Kreteria SMKP pada tahun berjalan}} \times 100\%$
	Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase	<p>Perbandingan jumlah realisasi sertifikat kopetensi SDM regulator perkeretaapian pada tahun berjalan dengan jumlah target SDM regulator perkeretaapian pada tahun berjalan</p> $\text{Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)} = \frac{\text{Realisasi sertifikat kompetensi SDM regulator perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{jumlah target SDM regulator pekeretaapin pada tahun berjalan}} \times 100\%$
	Presentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase	<p>Perbandingan jumlah realisasi sertifikat kompetensi SDM operator perkeretaapian pada tahun berjalan dengan jumlah target SDM operator perkeretaapian pada tahun berjalan</p> $\text{Presentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)} = \frac{\text{Realisasi sertifikat kompetensi SDM operator perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah target SDM operator perkeretaapian pada tahun berjalan}} \times 100\%$

No.	Indikator Kinerja Kegiatan	satuan	Manual Indikator Kinerja
	Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang dikeluarkan kepada stakeholder/operator	Persentase	<p>Perbandingan antara jumlah rekomendasi kebijakan yang disusun dengan jumlah yang sudah ditindaklanjuti/ dilegalkan</p> $\text{Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang dikeluarkan kepada stakeholder/operator} = \frac{\text{Jumlah Rekomendasi yang sudah dikeluarkan pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah target rekomendasi pada tahun berjalan}} \times 100\%$
	Persentase Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	Persentase	<p>Perbandingan antara jumlah sarana yang dilakukan <i>rampcheck</i> hasil baik/temuan minor dengan jumlah sarana yang dilakukan <i>rampcheck</i></p> $\text{Persentase Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian} = \frac{\text{Jumlah NSPK yang sudah disusun pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah kebutuhan NSPK bidang keamanan dan keselamatan perkeretaapian}} \times 100\%$
	Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian	Persentase	<p>Perbandingan realisasi sertifikat akreditasi lembaga pendidikan perkeretaapian pada tahun berjalan dengan jumlah target sertifikat akreditasi lembaga pendidikan perkeretaapian pada tahun berjalan</p> $\text{Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian} = \frac{\text{Realisasi sertifikat lembaga pendidikan perkeretaapian pada tahun berjalan}}{\text{Jumlah target sertifikat akreditasi lembaga pendidikan perkeretaapian pada tahun berjalan}} \times 100\%$

No.	Indikator Kinerja Kegiatan	satuan	Manual Indikator Kinerja
2	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit.Keselamatan	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit.Keselamatan	<p>Perbandingan antara realisasi keuangan dan fisik dengan target rencana penyerapan keuangan dan rencana pencapaian fisik/output</p> $\text{Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Direktorat Keselamatan Perkeretaapian} = \frac{\text{Realisasi Penyerapan anggaran dan fisik Direktorat Keselamatan Perkeretaapian}}{\text{Target penyerapan keuangan dan rencana pencapaian fisik/output Direktorat Keselamatan pada tahun berjalan}} \times 100\%$
	Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	<p>Perbandingan antara realisasi penerimaan PNBP dengan target pada tahun berjalan</p> $\text{Persentase pemenuhan target perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) bidang Perkeretaapian} = \frac{\text{Realisas penerimaan PNBP Direktorat Keselamatan Perkeretaapian}}{\text{Target penerimaan PNBP Direktorat Keselamatan pada tahun berialan}} \times 100\%$

4.1. Kerangka Pendanaan

Dalam rangka mencapai tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan Dirirektorat Jenderal Perkeretaapian 2020-2024 adalah sebagai berikut:

A. Kerangka Pendanaan T.A. 2020

Tabel 4.3 Pendanaan T.A. 2020

No	Program/Kegiatan	Pagu Awal	Penghematan	Pagu Setelah Penghematan
1	Ratio Kejadian Kecelakaan Transportasi Kereta Api	12.199.891.000	(12.199.891.000)	-
2	Rasio Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Kereta Api	10.977.918.000	(10.977.918.000)	-
3	Persentase Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	-	1.450.530.000	1.450.530.000
4	Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator			492.139.000
5	Persentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)	8.906.870.000	(7,264,983,000)	1.149.748.000
6	Jumlah Rekomendasi Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	4.529.057.000	(964.104.000)	3.564.953.000
7	Jumlah Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	-	12.764.000	12.764.000
8	Jumlah sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian	505.022.000	(377.012.000)	128.010.000
9	Persentase Penyerapan Anggaran	5.038.523.000	(854.930.000)	4.183.593.000
10	Perolehan PNBPN Bidang Keselamatan Perkeretaapian	-	-	-
TOTAL		42.157.281.000	(31.175.544.000)	10.981.737.000

B. Kerangka Pendanaan T.A. 2021-2024

Tabel 4.4 Kerangka Pendanaan T.A. 2021-2024

Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Satuan	Target				
			2020	2021	2022	2023	2024
Meningkatnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi Perkeretaapian	Persentase Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP)	Persentase		10.539.025.000	11.592.927.500	12.752.220.250	14.027.442.275
	Persentase Sertifikat Kompetensi Regulator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase		392.076.000	431.283.600	474.411.960	521.853.156
	Persentase Sertifikat Kompetensi Operator Perkeretaapian (TEKNIS)	Persentase		5.496.905.000	6.046.595.500	6.651.255.050	7.316.380.555
	Persentase rekomendasi keamanan dan keselamatan yang menjadi kebijakan stakeholder/sudah diimplementasikan/ditindaklanjuti	Persentase		7.680.986.000	8.449.084.600	9.293.993.060	10.223.392.366

	Persentase Rumusan NSPK Bidang Keamanan dan Keselamatan Perkeretaapian	Persentase		13.810.146.000	15.191.160.600	16.710.276.660	18.381.304.326
	Persentase sertifikat akreditasi lembaga perkeretaapian	Persentase		285.532.000	314.085.200	345.493.720	380.043.092
Terwujudnya good governance dan clean government di lingkungan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian	Persentase kualitas pelaksanaan anggaran Dit.Keselamatan	Persentase		5.207.500.000	5.728.250.000	6.301.075.000	6.931.182.500
	Persentase Pemenuhan Target Perolehan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Bidang Perkeretaapian	Persentase		-	-	-	-
TOTAL				43.412.170.000	47.753.387.000	52.52.725.700	57.781.598.270

Matrik lengkap mengenai target kinerja dan kerangka pendanaan Direktorat Keselamatan 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 Keselamatan Perkeretaapian **“Mewujudkan Perkeretaaian yang andal, berdaya saing, berintegritas, 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 2 (dua) tujuan Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, dimana tiap tujuan terdapat rumusan sasaran program yang menggambarkan sesuatu yang ingin dicapai oleh Direktorat Keselamatan Perkeretaapian. Kedua tujuan dimaksud adalah:

1. Mewujudkan pengendalian yang memberi nilai tambah untuk memastikan pencapaian tujuan Direktorat Jenderal Perkeretaapian bidang keselamatan perkeretaapian;
2. Birokrasi dan layanan publik Direktorat Keselamatan Perkeretaapian yang agile, efektif dan efisien

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 membutuhkan 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*).